AÉRO JOURNAL

N°29
BIMESTRIEL
FÉV. – MARS 03

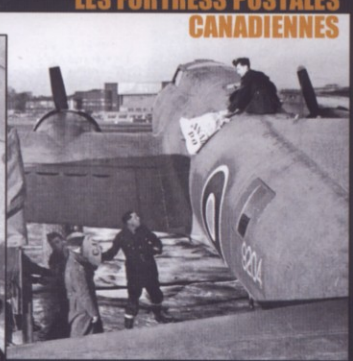
CIEL DE FEU EN INDOCHINE
1940-1945

TARENTE
"JUDGEMENT" SANS APPEL

LES FILS D'HORUS
(2ème partie)

JACK ILFREY
HAPPY JACK

"MAILCAN"
LES FORTRESS POSTALES
CANADIENNES



M 04873 - 29 - F: 6,55 € - RD
Belgique, Luxembourg : 7,4o euros
Suisse : 11 CHF

CIEL DE FEU EN

Livrée à elle-même depuis juin 1940, l'aviation française en Indochine doit déployer des trésors d'ingéniosité pour maintenir un nombre toujours décroissant d'avions en état de vol. Elle, qui reste l'unique aviation militaire de Vichy bien après la dissolution de l'armée de l'Air de l'armistice, est aussi la seule à avoir combattu contre une force de l'Axe !

INDOCHINE 1939 1945

C-J. EHRENGARDT

Dès le 19 juin 1940, les Japonais présentent leurs exigences au général Catroux, gouverneur général de l'Indochine : fermeture de la frontière du Yunnan et envoi au Tonkin d'une commission de contrôle japonaise. Catroux en réfère au gouvernement qui se trouve « quelque part » entre Bordeaux et Vichy et qui a d'autres chats à fouetter. Il reçoit l'ordre de refuser toute présence étrangère sur le territoire de la colonie et de conseiller aux Japonais de faire porter leurs efforts sur la Chine méridionale... une région qu'ils ne peuvent atteindre qu'en traversant l'Indochine ! Comme les Japonais se montrent intraitables, Catroux, qui cherche surtout à protéger les intérêts français, n'a d'autre ressource que d'accepter. Il est aussitôt limogé par Vichy et remplacé par l'amiral Decoux que l'on espère plus « ouvert » aux idées du maréchal.

Le 2 août 1940, les Japonais présentent de nouvelles exigences. Le Japon, qui n'est pas encore en guerre – sauf en Chine – s'intéresse de près à la colonie française, dont la vulnérabilité n'échappe à personne. Dans l'optique d'une guerre qui s'annonce dans le Sud-Est asiatique, l'Indochine représente un tremplin idéal vers la Birmanie, l'Inde et la Chine méridionale. Les Japonais cherchent à obtenir la libre circulation de leurs troupes sur tout le territoire en cas de conflit avec une puissance étrangère, la possibilité d'utiliser trois terrains d'aviation ainsi que l'utilisation du port de Haïphong. En contrepartie, ils s'engagent à reconnaître la souveraineté de l'État français. Le 3 septembre, des négociations s'ouvrent à Hanoi et débouchent le lendemain sur un accord provisoire. Mais, les Japonais ne font de plus plus pressants et Tokyo informe les Français que, accord ou pas accord, ses troupes pénétreront au Tonkin le 23 septembre à zéro heure. Le 22 au soir, la convention définitive est ratifiée, mais elle ne met pas un terme à la crise – loin de là.

L'aviation en Indochine

À cette époque, l'aviation en Indochine trahit ses origines coloniales. Son ossature est constituée par une soixantaine de Potez 25 (principalement des A2), auxquels ont été adjoints au fil des ans des appareils de combat plus modernes, dont il reste alors 6 Potez 540/542 et 4 Farman 221. Plus étonnant est la présence d'une dizaine de Loire 130, 2 CAMS 55 et 2 CAMS 37 au sein de l'escadrille 1/CBS (commandement des bases du Sud), les seuls hydravions appartenant à l'armée de l'Air. Cette force modeste est placée sous les ordres du colonel Devèze, commandant de l'Air en Indochine, lui-même dépendant directement du gouverneur général (« gougal »). Les effectifs s'élèvent à un peu plus de 3 000 hommes, dont 2 000 Indochinois.

En septembre 1939, douze Morane 406 ont été expédiés à bord du vapeur *Athos II* pour permettre la création d'une escadrille de chasse coloniale, qui reçoit la dénomination d'EC 2/595. Basée à Bach Maï, son commandement est d'abord confié au capitaine d'Abadie d'Arrast; lorsque celui-ci rejoint la métropole en février 1940 (où il sera abattu et tué le 19 mai 1940), il est remplacé par le capitaine Gangloff.

Cependant, ces appareils vont être, sous la pression des événements, renforcés par d'autres d'une manière un peu particulière. En août 1938, le gouvernement chinois a passé une commande de douze Morane 406, qui ne sera pas honorée en raison de la crise de Münich. Toutefois, en août

Le lieutenant Aimé, chef de l'escadrille 2/596, pose sur son MS.406 n° 500 à Tong, en 1941. L'appareil porte de nombreuses rustines appliquées par d'ingénieux mécanos qui ont réalisé des prodiges pour maintenir ces avions en état de vol. (Photo M Hutter)

1939, douze avions prélevés sur les chaînes de montage sont expédiés en remplacement. À peine arrivés au port de Haïphong, ils sont frappés par l'embargo décrété sur les exportations de matériel militaire à l'entrée en guerre de la France. Certaines sources mentionnent cependant qu'un ou deux appareils auraient pu être livrés aux Chinois par chemin de fer avant l'embargo, mais ce fait reste à confirmer. Devant la tension croissante, le « gougal » autorise le colonel Devèze à faire remonter les Morane encore en caisses. Au moins huit machines permettent la création d'une nouvelle escadrille en octobre confiée au capitaine Horvatte. L'origine « chinoise » de ces appareils ne fait aucun doute, comme le prouve la recommandation faite par le colonel Devèze à Horvatte :

« Horvatte, je vous donne sept Morane. Ils n'ont pas de canon et nous n'avons pas de pièces de rechange. Alors, pas d'imprudence. Vous leur faites peur, mais s'ils résistent, ne vous exposez pas, car il faudra me rendre ces sept Morane. »

Ces Morane sont en effet dépourvus de leur atout essentiel : leur canon de 20 mm. Là, les avis divergent : certains pensent qu'ils ont été livrés séparément à la Chine – ce qui paraît peu probable, d'autres qu'ils auraient été retrouvés encore en caisse en 1942. Cependant, il semble plus vraisemblable qu'il n'ait jamais été prévu de livrer ces armes à la Chine, car les moteurs-canons avaient été interdits de vente à l'exportation. En revanche, il est assuré que les premiers Morane 406, ceux expédiés par le vapeur *Athos II*, étaient armés d'un canon HS9.

En 1939, le ministre des Colonies, M. Georges Mandel, a décidé de créer une école de pilotage à Saigon et d'établir une usine de montage de Breguet 693 en Cochinchine. Ce dernier projet n'aura jamais de commencement d'exécution, malgré l'arrivée du fils Breguet en Indochine. En revanche, sept Tiger Moth, accompagnés par le commandant Castex, futur chef de l'école de pilotage, et par deux instructeurs de l'Aéronautique navale, les maîtres Châtel et Mouligné, débarquent à Saigon en avril 1940. Les sept appareils et les deux pilotes sont immédiatement affectés à l'escadrille 2/595 (le commandant Castex ayant refusé sa mobilisation sur place).

Les Morane 406 ne sont pas les seuls avions « de récup » sur le territoire indochinois. En effet, les Chinois ont aussi commandé à la même époque 4 Potez 631C et 4 Potez 633C. Deux 631C et un 633 arrivent jusqu'à Haïphong, où ils sont également frappés par l'embargo. Remontés à la demande de Devèze, ils vont grossir les rangs de l'armée de l'Air. Un Potez 631C a été conservé comme réserve à pièces détachées et le Potez 633 s'est écrasé peu de temps après son affectation à une escadrille d'observation.

Le 15 septembre 1940, la Marine décide de regrouper ses hydravions, à savoir le Loire 130 de « l'amiral », celui du *Suffren*, deux Potez 452 (*La Motte Piquet*) et quatre Gourdou-Leseurre GL.832 (*Dumont d'Urville* et *Amiral Charner*), pour former une Section d'hydravions de la Marine (SHM), basée à Cat Laï et placée sous les ordres du lieutenant de vaisseau Gaxotte.

ORDRE DE BATAILLE
20 septembre 1940

41ème Groupe aérien autonome
Cdt Thibaudau

EO 1/41	Pz 25	Pursat
EB 2/41	F.221	Tong

42ème Groupe aérien autonome
Cdt Miellet

EO 1/42	Pz 25	Pursat
EB 2/42	Pz 542	Bien Hoa

Groupe aérien mixte 595
Cdt Schertzer

EO 1/595	Pz 25	Bach Maï
EC 2/595	MS.406	Bach Mai

Groupe aérien mixte 596
Cne Bodin

EO 1/596	Pz 25	Tourane

Escadrille 1/CBS

Cne Michel	Loire 130, CAMS 37 et 55	Cat Laï

Section hydros Marine

LV Gaxotte	Lo 130, Pz 452, GL-832	Cat Laï

L'incident de Lang Son

En raison de la forte tension qui règne sur la frontière avec la Chine, la présence de l'aviation est renforcée au Tonkin. Le 21 septembre, l'EO 1/595 du capitaine Mayaud est mise à la disposition du commandant du secteur Tonkin et le terrain de Lang Son est approvisionné en bombes de 10 kg en vue de leur utilisation offensive par les Potez 25. Trois Loire 130 de l'escadrille 1/CBS sous les ordres du lieutenant Bergès amerrissent à Vatchay, en baie d'Along (Tonkin). L'EO 1/595 est transférée à Tong et la section de la Marine sur le Grand Lac d'Hanoi. Un Farman 221 de l'EB 2/41, parti de Tong, survole le golfe du Tonkin avant de se poser à Tourane. Le lendemain, il repart en sens inverse et découvre deux bâtiments légers japonais à une centaine de kilomètres au large de Do Son. Toutefois, dès 9h50, les escadrilles reçoivent l'ordre de ne pas bombarder d'objectifs japonais. Cette mesure est prise par l'état-major dans le souci de ne pas envenimer la situation et d'éviter des représailles

Image d'Épinal que l'on trouve dans tous les albums des pilotes ayant fréquenté les colonies : deux jeunes indigènes posent devant un Potez 25. (Archives Aéro-Journal)

LES AVIONS DE COMBAT EN INDOCHINE

CAMS 37 :	n° 133 à 144
CAMS 55 :	n° 107 à 110
Farman 221 :	n° 4, 6, 9 & 10, livrés le 23.12.38.
Loire 130C :	n° 1 à 12, livrés en 39.
MS.406 :	n° 300, 341, 465, 485, 501 & 502, livrés le 09.08.39 n° 306, 307, 476 & 500, le 10.08.39 n° 302, 343, 489, 505, 508, 510, 512, 519, 539 & 540, le 13.08.39. Les numéros les plus élevés (de 485 à 540) sont probablement les 12 Morane destinés à la Chine et non armés de canon.
Potez 63 :	Potez 631C n° 1C et 2C, livrés le 10.08.39. Potez 633 (n° 01 ?)
Potez 540TOE :	n° 141, 143, livrés le 26.04.38
Potez 542 :	n° 255 & 256, livrés le 26.04.38 n° 257 & 258, livrés ultérieurement. n° 259 (?)
Potez 25A2 :	nombre exact inconnu, aux environs de 70.

auxquelles la maigre aviation française serait bien incapable de s'opposer.

Le 22 septembre 1940, les troupes japonaises qui stationnent dans la province de Canton, franchissent la frontière en direction du poste avancé de Dong Dang et de la ville de Lang Son, qui commande la route d'Hanoi. Elles sont appuyées par les chasseurs Nakajima Ki.27 (« Nate ») de la 84 *Dokuritsu Hikô Chutai* du commandant Tsunao Nagano et les bombardiers Kawasaki Ki.48 (« Lily ») de la 82 *Dokuritsu Hikô Chutai*, basés à Nanning. Dans la matinée, la 1/595 détache deux Potez 25 à Lang Son, rejoints le lendemain par deux autres, dont celui du commandant d'escadrille, et un Potez 29 à bord duquel ont pris place quelques mécaniciens.

Dès la matinée du 23 septembre, ces appareils effectuent quatre sorties de reconnaissance au-dessus des lignes ennemies et une de réglage d'artillerie. À 10h10, cinq bombardiers légers japonais (Ki.48) bombardent le terrain de Lang Son où ils y détruisent un Potez 25 et endommagent un second. Les deux autres sont rapidement repliés sur Tong pour leur éviter un sort identique. Bien leur en prend, Lang Son étant l'objet de cinq nouveaux raids dans la journée.

Le 24 septembre à 6 heures, un nouvel appareil fait son apparition sur le secteur : le Potez 631C mis à la disposition du 42ème Groupe aérien autonome et piloté par le capitaine Minard. Il effectue une reconnaissance sur l'axe Loc Dinh-Chi Ma. Entre midi et 14 heures, un Potez 25 survole l'axe Lan Giai – Lang Son, escorté par trois Morane de l'EC 2/595 sous les ordres de l'adjudant-chef Tivollier. Ceux-ci sont attaqués par trois Ki.27, mais malgré la revendication d'une victoire par le sergent Mitsuro Kobayashi, le combat ne donne aucun résultat. Entre 16 et 17 heures, le Potez 631C effectue une nouvelle sortie, repérant une colonne motorisée japonaise sur la route Dong Dang – Diem He. Un Loire 130 patrouille sur le parallèle de Haïphong, mais sans rien apercevoir.

Le 25 septembre, le combats au sol se durcissent. Sur les quatre sorties menées par les Potez 25, deux vont s'achever de manière tragique.

Après une première reconnaissance sur That Khe et une seconde sur l'axe Lang Son – Loc Binh, un troisième Potez décolle sous l'escorte de trois Morane pour surveiller la route entre Nho Lam et Pho Vi. Victime d'un pas d'hélice récalcitrant, le sergent Labussière doit faire demi-tour, laissant l'adjudant-chef Tivollier et le sous-lieutenant Tchakalian poursuivre la mission de protection. Sur le chemin, ceux-ci aperçoivent un Potez 25 attaqué par trois chasseurs japonais. Il s'agit du n° 1607 de la 1/595 qui a décollé de Bach Maï pour prévenir un convoi de camions de faire demi-tour. L'appareil est piloté par le capitaine Mayaud, commandant l'escadrille, et le commandant Schertzer, commandant le Groupe aérien mixte 595, a pris la place du mitrailleur, introuvable au moment du départ. Tivollier pique pleins gaz sur les assaillants, mais il est déjà trop tard. Schertzer ouvre le feu sur les avions japonais, mais

Le Potez 25A2 n° 1630 de l'escadrille 1/595 photographié à Hué le 1er juin 1939.
En blanc, Alfred Horvatte, qui n'était alors que lieutenant.
(Photo A. Horvatte)

Des Potez 25A2 de l'EO 1/595 à Bach Maï en septembre 1939.
Au premier plan, le n° 1485 et derrière, le n° 1436. Ces appareils, des A2, ont été financés par le ministère des Colonies portent leur numéro constructeur. Seuls, les Potez 25TOE, achetés par l'armée de l'Air, portent un numéro de série et un matricule militaire sous les plans.
(Collection J. Mutin)

L'armée de l'Air en Indochine présente la particularité de mettre en œuvre des hydravions. Outre, les appareils de la 1/CBS, elle dispose aussi du Potez 25H n° 1439, affecté à l'état-major du commandant Air en Indochine. Il porte encore l'insigne de la 1ère escadrille à laquelle il avait appartenu avant sa transformation. (Collection J. Mutin)

il est touché d'une balle au foie. Mayaud se faufile entre les collines près de Dong Mo. Moteur crachant l'huile, criblé de balles, le Potez s'effondre dans un fossé où il est à nouveau la cible des chasseurs japonais. Mayaud est grièvement blessé par deux balles et Schertzer décède quelques instants après l'atterrissage forcé.

Les Ki.27 sont en fait au nombre de deux seulement et la victoire, contre un « biplan non identifié », est accordée au sergent-chef Jiro Leri de la 84 *Dokuritsu Hikô Chutai*. Les deux chasseurs veulent ensuite s'en prendre au second Potez 25, mais les deux Morane parviennent à les en dissuader. L'appareil de Tivollier est sérieusement « seringué » et rentre au terrain tant bien que mal, train et radiateur sortis.

Des Potez 25A2 de la 3ème escadrille d'Indochine (future EO 1/41) sur un terrain de campagne, en 1938. Au premier plan, le n° 1985. (Photo E. Muller)

Le Potez 631C est à son tour attaqué par deux chasseurs japonais, mais sa vitesse et son agilité lui permettent de se sortir de leurs griffes.

Avec la chute de Lang Son, le conflit cesse le 26 septembre. Une seule mission est entreprise ce jour-là par l'aviation française : une reconnaissance du secteur Na Man – Phieng Nom par le Potez 631C. En tout, elle aura accompli 22 sorties de guerre : 12 par les Potez 25, 7 par les Morane 406, 2 par les Loire 130 et 1 par un Farman 221 – celles du Potez 631C ne sont pas consignées. L'ennemi a été engagé à cinq reprises, un Potez 25 a été détruit, un endommagé en combat aérien (mais réparé, le n° 1607) et un endommagé et abandonné sur place; un Morane 406 a aussi été endommagé.

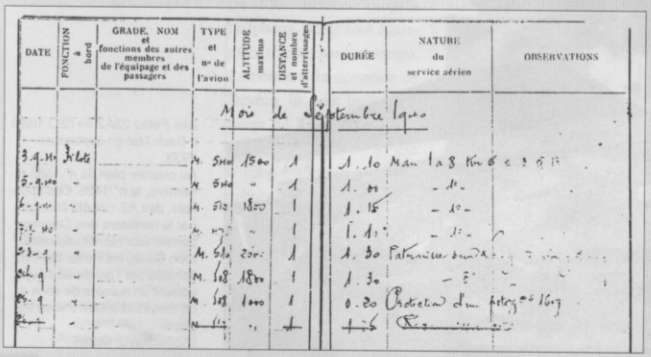
Évidemment, les exigences japonaises sont lourdes. Désormais, l'amiral Decoux n'a plus guère le choix que de les accepter. Il doit livrer le port de Haïphong et les territoires de la région de Lang Son. Par ailleurs, les Japonais se voient accorder la libre disposition des aérodromes de Gia Lam, Phu Tho et Phu Lang Thuong, ainsi que le libre survol d'une zone délimitée par le parallèle de Yen Bay, le fleuve Rouge et le Song Thai Binh jusqu'à la mer.

Le 26 septembre, l'adjudant-chef Tivollier et le sergent Labussière patrouillent le secteur de Ha-Gi quand ils repèrent un bimoteur qui survole la zone française vers 1 000 mètres d'altitude. William Labussière, pilote de chasse confirmé qui s'est battu en Espagne et en Chine [voir encadré en page 24], rapporte la suite :

« *J'ai alors fait signe en battant des plans à Tivollier qui n'a pas compris mon signal, mais qui m'a indiqué par gestes qu'il fallait faire demi-tour. Je n'étais pas de cet avis. J'ai donc piqué à la poursuite de l'avion que j'ai tout de suite identifié comme étant japonais. Arrivant par le dessus, j'ai tiré une courte rafale de semonce devant le nez de l'avion. Aussitôt, le mitrailleur arrière a répondu et m'a encadré de ses balles. J'ai dégagé brutalement, puis je suis revenu. Cette fois, j'ai ouvert le feu pour de bon et je l'ai touché au moteur gauche qui a pris feu. Le pilote a manœuvré avec habileté pour se cacher dans un nuage de brume et je l'ai perdu de vue. N'ayant plus assez d'essence pour le chercher, je suis rentré au terrain.*

« *Le capitaine Gangloff était ravi de cette bonne nouvelle. Nous avions ordre de ne pas ouvrir le feu sauf en cas de légitime défense. Il était évident que j'avais agi en légitime défense, m'a-t-il suggéré en souriant. Mais, je ne savais pas ce qu'il était advenu de mon éventuelle victime. Je n'allais pas tarder à être fixé sur son sort. Deux jours après cet incident, un camion de l'armée est venu à Bach Maï pour décharger une collection hétéroclite de pièces métalliques et d'armes. J'ai demandé au sergent qui commandait le détachement d'où provenait son chargement. Il m'a répondu que c'était secret et qu'il ne pouvait rien dire. Mais, par indiscrétion, j'ai appris qu'il s'agissait des débris d'un bombardier japonais – "mon" bombardier !*

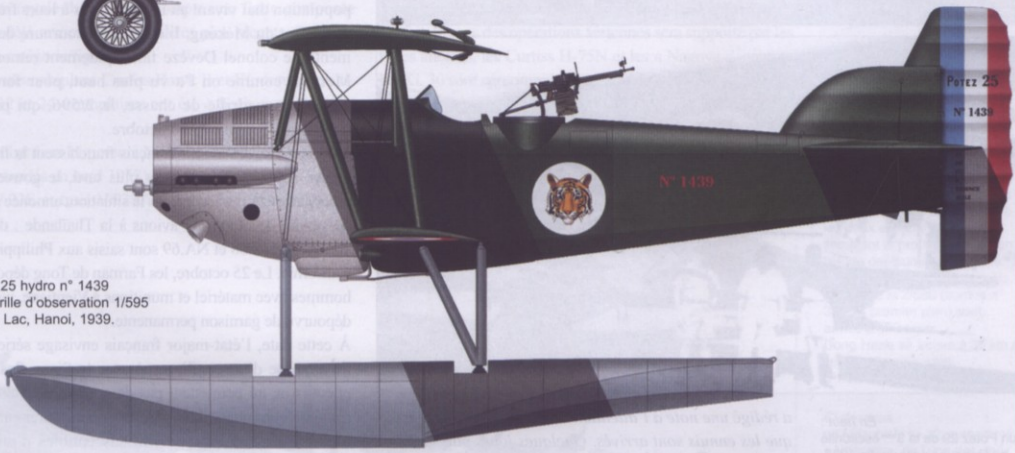
« *J'ai donc demandé au capitaine la permission de consigner la victoire dans mon carnet de vol et lui-même*



DATE	FONCTION à bord	GRADE, NOM et fonctions des autres membres de l'équipage et des passagers	TYPE et n° de l'avion	ALTITUDE maxima	DISTANCE et nombre d'atterrissages	DURÉE	NATURE du service aérien	OBSERVATIONS
			Mois de Septembre 1940					
3.9.40	Pilote		M. 5no	1500	1	1.10 Man Ha Kinh 2 5 15		
5.9.40	"		M 5no	"	1	1.05	- id -	
6.9.40	"		M. 512	1800	1	1.15	- id -	
7.9.40	"		M. 5no	"	1	1.15	- id -	
23.9	"		M. 5no	200	1	1.30 Patrouille bombardement		
24.9	"		M. 148	1800	1	1.30	- id -	
25.9	"		M 148	1000	1	0.30 (Protection d'un atterrissage)		
26.9	"		M 148	"	1	1.15 Reconnaissance		

Le carnet de vol du sergent Labussière ouvert au début du mois de septembre 1940. Sur la dernière ligne figure la mission du 26 septembre au cours de laquelle il a abattu un bombardier japonais. Cette sortie sera ultérieurement biffée à l'encre rouge pour éviter les complications diplomatiques avec le Japon. (Document W. Labussière)

Potez 25A2 n° 1980
Escadrille d'observation 1/42
Bien Hoa, 1938.

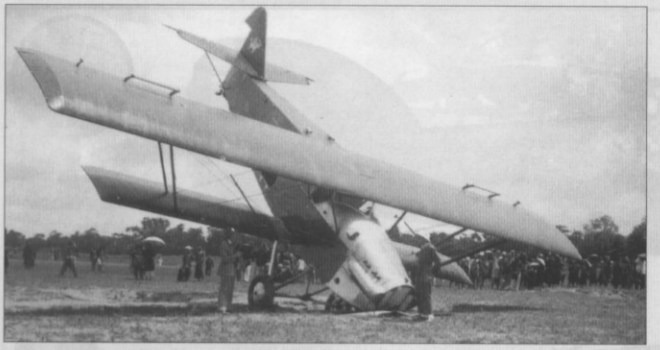


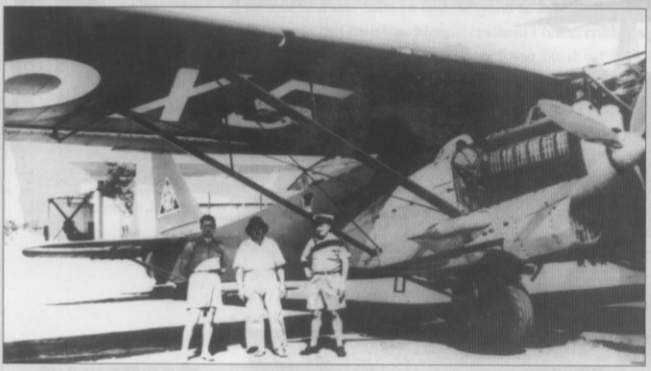
Potez 25 hydro n° 1439
Escadrille d'observation 1/595
Grand Lac, Hanoi, 1939.

Potez 25A2 n° 1482
Escadrille d'observation 1/41
Bach Maï, 1942

de Havilland DH.82A n° 5
Escadrille 2/595
Tong, 1941.

© P-A. Tilley - 2002





En haut : un Potez 29 de la 3ème escadrille en fâcheuse posture, fin 1938. On note avec curiosité que l'appareil ne porte aucune cocarde. (Photo E. Muller)

Ci-dessus : un Potez 542TOE de l'EB 2/42 avant le début de la guerre. (Collection J. Mutin)

a rédigé une note à l'attention de l'état-major. Et c'est là que les ennuis sont arrivés. Quelques jours plus tard, un officier de l'état-major est venu à Bach Maï et nous a convoqués tous les deux, le capitaine et moi. On s'est ramassés un sacré savon et mon carnet de vol a été confisqué. Quand il m'a été rendu, ma sortie du 26 avait été biffée à l'encre rouge. Officiellement, ce jour-là, il ne s'était rien passé ! Mais, le secrétaire de l'escadrille, que l'officier de l'état-major avait chargé de la basse besogne, avait volontairement laissé la mention relative à ma victoire parfaitement lisible. »

Les Siamois sortent les griffes

La signature de l'armistice de juin 1940 intervient au beau milieu de négociations pour la signature d'un traité de non-agression entre la France et le Siam [1]. Le maréchal Phibun Songkhram, premier ministre du Siam, se sentant désormais en position de force, exige le réajustement des frontières du Mékong et le retour des territoires conquis par les Français en 1893 et 1907. Dès son arrivée, l'amiral Decoux fait rompre les négociations et renforcer la défense de la frontière avec le Siam.

Tout naturellement, le coup de force japonais du mois de septembre renforce Bangkok dans sa détermination à faire valoir ses droits par tous les moyens. À peine les armes ont-elles été déposées entre Français et Japonais, que les violations de territoire commencent au Siam comme au Laos. Le 26 septembre, deux escadrilles de chasse et une d'observation thaïes se déplacent à Chanthaburi, un terrain proche de la frontière avec le Cambodge. Le lendemain, le survol de Vientiane par des avions thaïs entraîne une protestation officielle du gouvernement de Vichy. Trois jours plus tard, les Siamois protestent à leur tour quand des bombardiers français défilent au-dessus de Sakon Nakhon.

Le 2 octobre, 45 avions de l'aviation royale thaïlandaise sont envoyés sur des terrains au nord-est du pays. Certains larguent des tracts sur Vientiane incitant la population thaï vivant au Laos à s'unir à leurs frères de la rive ouest du Mékong. Inquiet de la tournure des événements, le colonel Devèze fait rapidement remonter sept Morane, comme on l'a vu plus haut, pour former une nouvelle escadrille de chasse, la 2/596, qui prend ses quartiers à Tourane le 10 octobre.

Le 7 octobre, des avions français franchissent la frontière à quatre reprises. Deux jours plus tard, le gouvernement américain, très préoccupé par la situation, annonce son refus de vendre de nouveaux avions à la Thaïlande : des North American NA.68 et NA.69 sont saisis aux Philippines et en Californie. Le 25 octobre, les Farman de Tong déposent 400 hommes avec matériel et munitions à Vientiane, jusqu'alors dépourvu de garnison permanente.

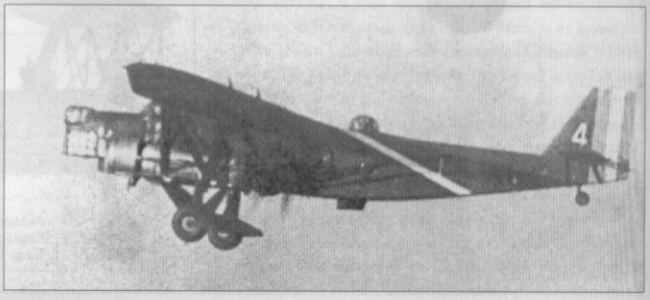
À cette date, l'état-major français envisage sérieusement l'hypothèse d'un conflit armé avec le Siam. Ses maigres effectifs ne lui permettant pas de couvrir les 1 800 km de frontière commune, il décide de les concentrer sur les trois axes de pénétration que sont susceptibles d'utiliser les Siamois :

– de Nakhon Panom et Savannakhet à Thakhek et Dong Hene;
– d'Ubon à Paksé;
– d'Aranyaprathet à Siem Reap, en direction de Pnom Penh.

Il est prévu de défendre la rive gauche du Mékong à Vientiane, ainsi qu'entre Thakhek et Paksé. Le reste des forces disponibles est ensuite concentré dans l'ouest du Cambodge pour une possible contre-offensive en direction de Bangkok.

Le mois de novembre voit de nombreux incidents de frontière et la fin du mois est marquée par plusieurs combats aériens.

[1] En fait officiellement la Thaïlande depuis 1939, mais les Français continuant à parler du Siam, nous avons conservé ce terme.



Le Farman 221 n° 4 de l'EB 2/41 au décollage de Tong, vers 1939. (Collection J-P. Gide)

ORDRE DE BATAILLE DE L'ARMÉE DE L'AIR
26 novembre 1940

Secteur Laos			
EO 1/596	8 Pz 25	Dong Hene	Cne Bodin
EC 2/596	7 MS.406	Dong Hene	Cne Horvatte
GAA 42	1 Pz 631	Dong Hene	
Secteur Cambodge			
1/CBS	4 Lo.130	Cat Laï	Cne Michel
	5 Lo.130	Angkhor	Cne Vouzzelaud
EB 2/42	3 Pz 542	Siem Reap	Cne Minard
EC 2/595	3 MS.406	Siem Reap	Cne Gangloff
	3 MS.406	Bach Maï	Cne Pouyade

L'aviation royale thaïlandaise

L'aviation royale thaïlandaise compte une flotte composée d'avions déjà anciens et de modèles plus récents. Parmi la première catégorie figurent :
– les chasseurs biplans Curtiss Hawk II et III, dont respectivement 12 et 24 exemplaires ont été achetés entre 1934 et 1935;
– les bombardiers bimoteurs Martin 139WSH (6 exemplaires commandés en avril 1937);
– neuf V-93S et trois V-93SA Corsair ont été achetés aux États-Unis en 1934 comme avions d'appui tactique et, selon certaines sources non recoupées, 72 autres exemplaires auraient été produits en Thaïlande sous licence, la plupart étant affectés aux écoles de pilotage.
Deux modèles plus modernes complètent les effectifs :
– le Curtiss H-75N (version « light » du H-75 à train fixe), dont 12 exemplaires ont été livrés fin 1938;
– le Mitsubishi Ki.30 (« Ann »), dont 24 exemplaires viennent juste d'arriver au moment où le conflit armé avec la France éclate. Ils servent à former deux unités d'élite, baptisées du nom du maréchal Premier ministre.
Pour renforcer sa force de frappe, l'aviation royale thaïlandaise reçoit 9 Mitsubishi Ki.21 (« Sally ») en décembre 1940, mais ils ne seront pas utilisés contre les Français.
En fait, le gros des opérations aériennes sera supporté par les types anciens, les Curtiss H-75N et les « Nagoya », comme les Ki. 30 sont surnommés (parce qu'ils ont été fabriqués par l'usine Mitsubishi de Nagoya), restant très discrets, sans doute par mesure de prudence.

Escarmouches sur Nakhon Panom

Le 23 novembre, cinq Morane de l'EC 2/596, pour laquelle

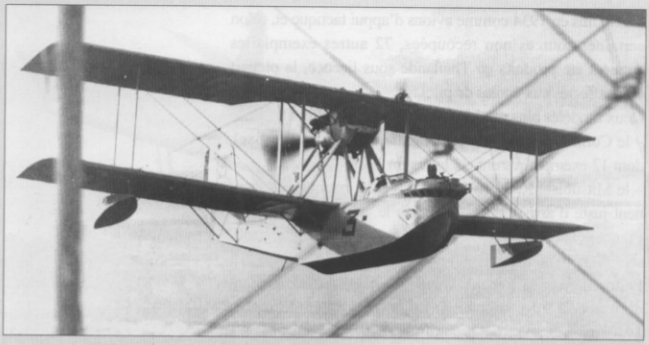
Ci-contre :
si les MS.406 « chinois » ont aidé à former l'EC 2/596, dont on voit ici un alignement à Dong Hene peu après sa formation, il est assuré que les appareils ont été répartis entre les deux escadrilles, comme semblent le prouver, d'une part l'étude des numéros de série, d'autre part le fait que certains avions de la 2/596 (dont le n° 306 au premier plan) sont armés d'un canon.
Dong Hene se trouve à 35 km à l'est de Savannakhet.
(Photo A. Châtel)

Ci-dessous :
un Mitsubishi Ki.30, surnommé « Nagoya », de l'une des deux escadrilles baptisées du nom du chef de l'état.

En bas :
un Curtiss H-75N de l'escadrille de chasse N° 70 à Don Muang.
(Collection E.M. Young)

ORDRE DE BATAILLE DE L'AVIATION ROYALE SIAMOISE
1er décembre 1940

Commandement de la Région Nord		
Escadre mixte N° 73		
EO N° 32	9 Vought V-93S	Ubon
EB N° 50	6 Martin 139WSH	Ubon
Escadre mixte N° 35		
EO N° 34	9 Vought V-93S	Udorn
EC N° 70	9 Curtiss Hawk III	Nakhon Panom
Commandement de la Région Sud		
Escadre N° 66		
Esc. Phibun Songkhram 1	12 Ki.30 Nagoya	Don Muang
Esc. Phibun Songkhram 2	12 Ki.30 Nagoya	Don Muang
EC N° 70	11 Curtiss H-75N	Don Muang
Escadre mixte N° 74		
EC N° 71	9 Curtiss Hawk III	Chanthaburi
EC N° 72	9 Curtiss Hawk III	Chanthaburi
EO N° 44	9 Vought V-93S	Chanthaburi
Escadre mixte N° 75		
EC N° 73	9 Curtiss Hawk III	Sisaket
EC N° 80	9 Curtiss Hawk II	Prachinburi
EB N° 35	9 Vought V-93S	Prachinburi



Des hydravions français : en haut, un CAMS 37 de l'armée de l'Air (escadrille 1/CBS) et, ci-dessus, ceux de la Section d'hydravions de la Marine, sur le plan d'eau de Siem Reap au Cambodge.
Du premier plan vers le fond, un Potez 452, deux Loire 130 et un Gourdou-Leseurre 832.
(Collection J. Mutin et photo J. Gaxotte)

il s'agit de la toute première mission de guerre, escortent deux Potez au-dessus de Nakhon Panom. Ils sont interceptés par deux Hawk III de l'escadrille N° 70 et un Vought Corsair. Les chasseurs thaïs ne s'engagent pas à fond et les Français se contentent de rebrousser chemin. Quatre jours plus tard, un Potez 25 est attaqué au même endroit par un Corsair qui tire 21 projectiles sans grand succès.

Le 27 novembre, le colonel Tavéra remplace le colonel Devèze à la tête de l'aviation, mais celle-ci reste toujours sous la coupe du général Martin, commandant supérieur.

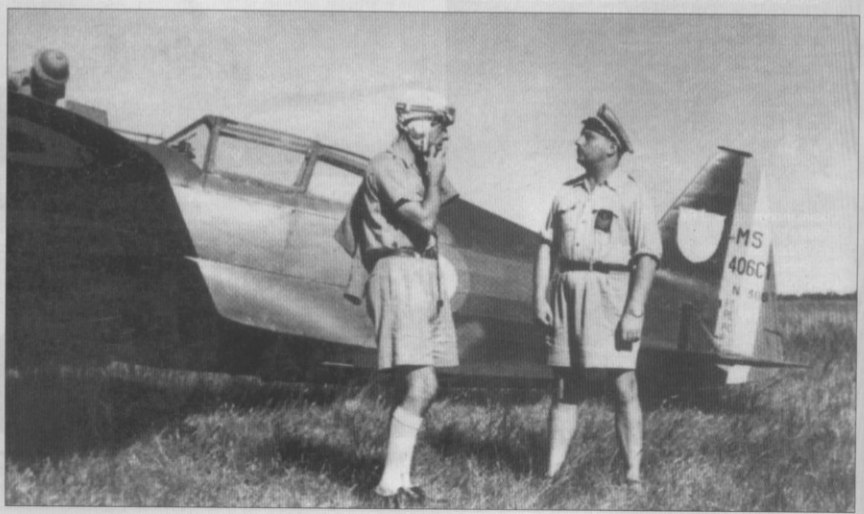
Le 28 novembre, le capitaine Bodin décolle à bord d'un Potez de l'EO 1/596 pour une reconnaissance entre Thakhek et Nakhon Panom. Il est escorté par les Morane du capitaine Horvatte et des maîtres Châtel et Mouligné de la 2/596. Ils sont attaqués par le V-93S du capitaine Sanit Nuanmani. Horvatte pique sur ce qu'il prend pour un « Heinkel » et tire une longue rafale qui blesse le pilote. Le mitrailleur arrière, le sergent Brayeon Sukumonjan, riposte de toute son âme. Deux Hawk III font alors leur apparition et Châtel et Mouligné tentent de les engager, mais tous deux oublient d'enlever la sécurité de leurs armes. Horvatte aperçoit le Corsair retraverser le Mékong (mais selon les sources thaïlandaises, le combat s'est déroulé sur la rive droite) et se poser à Lakhon. Le pilote siamois a été blessé par deux balles, un fait qui sera confirmé par le témoignage d'une religieuse réfugiée de Thaïlande. En représailles, quelques heures plus tard, des Corsair bombardent les villes de Thakhek et de Savannakhet.

Le 1er décembre vers 9 heures, Châtel et Mouligné en patrouille près de Nakhon Panom engagent le combat avec un Hawk III, rapidement rejoint par deux autres. Après un duel tournoyant d'une dizaine de minutes, un avion français est revendiqué abattu, ce qui n'est pas tout à fait exact puisque les deux Morane rejoindront leur terrain. De son côté, Châtel touche un des assaillants qui, désemparé avec un début d'incendie à bord, rompt le combat et s'enfuit. Châtel recevra le crédit officiel d'un « avion ennemi hors de combat ». Aucune perte n'est à signaler non plus du côté thaïlandais.

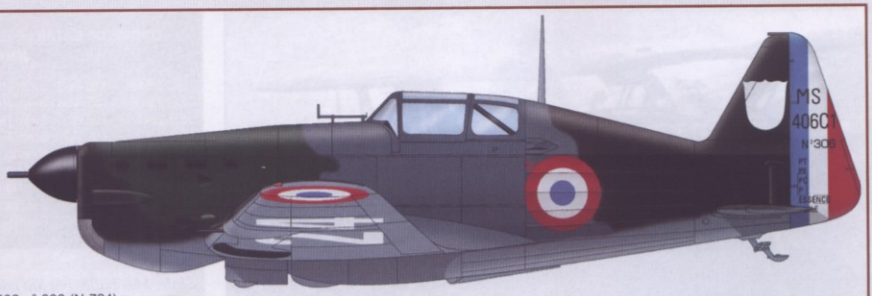
Sur le front Sud, trois sections de Hawk III armés de bombes de 50 kg sont envoyées bombarder les navires français qui s'approchent de la ville de Trat, près de la frontière cambodgienne. La troisième section revendique un coup au but, les Français confirmant l'attaque du patrouilleur auxiliaire *Béryl,* mais pas d'avaries.

Dans la soirée, trois H-75N de l'escadrille N° 60 sont envoyés à Udorn. Ils effectuent leur première mission de guerre le lendemain en patrouillant la zone de Vientianne à Nakhon Panom.

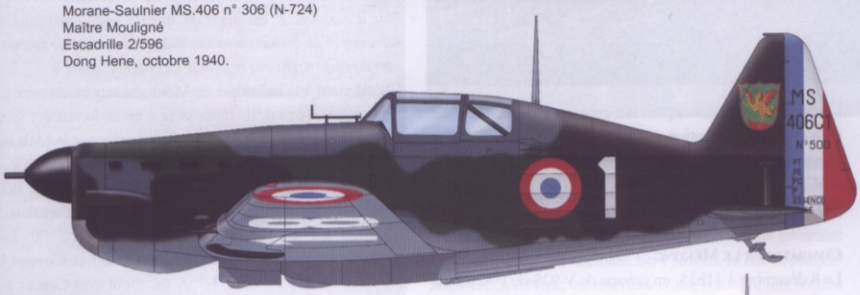
Le 2 décembre, un V-93S est contraint de se poser dans les



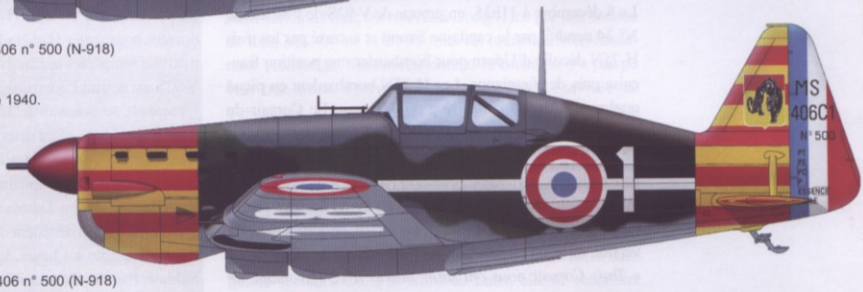
Les maîtres Mouligné (à gauche) et Châtel s'amusent à prendre une pose théâtrale devant le MS.406 n° 306 de l'EC 2/596 à Dong Hene en novembre 1940.
Ancien du *Béarn*, Châtel est avec William Labussière l'un des rares pilotes de chasse expérimenté présent en Indochine.
(Photo A. Châtel)



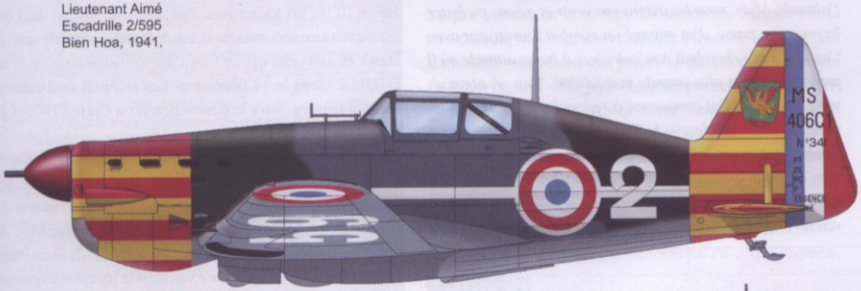
Morane-Saulnier MS.406 n° 306 (N-724)
Maître Mouligné
Escadrille 2/596
Dong Hene, octobre 1940.



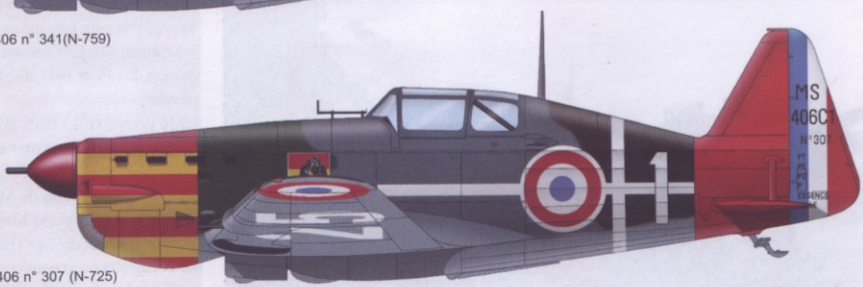
Morane-Saulnier MS.406 n° 500 (N-918)
Capitaine Horvatte
Escadrille 2/596
Siem Reap, décembre 1940.



Morane-Saulnier MS.406 n° 500 (N-918)
Lieutenant Aimé
Escadrille 2/595
Bien Hoa, 1941.



Morane-Saulnier MS.406 n° 341(N-759)
Lieutenant Hutter
Escadrille 2/596
Tong, 1941.



Morane-Saulnier MS.406 n° 307 (N-725)
Capitaine Pouyade
Escadrille 2/595
Tong, 1942.

© P-A. Tilley - 2002

Le Vought V-93S posé en pleine nature près de Lovea le 2 décembre 1940 et récupéré par les Français. Une autre photo de cet appareil apparaît en couverture. (SHAA)

lignes française à Lovea pour une raison inconnue. Le pilote (il n'est pas fait mention d'un éventuel mitrailleur) est fait prisonnier et l'appareil récupéré par une patrouille du 4ème RAC. Il sera exposé à Tong avec l'inscription « Cadeau du Roi de Siam » peinte sur le fuselage.

Combats sur le Mékong

Le 8 décembre à 11h35, un groupe de V-93S de l'escadrille N° 34 conduit par le capitaine Sannit et escorté par les trois H-75N décolle d'Udorn pour bombarder une position française près de Vientianne. Les H-75N bombardent en piqué quelques batteries sur la rive du Mékong. Le Corsair du capitaine Sannit est endommagé par la DCA.

Le 9 décembre à 6h20, Horvatte, Châtel et Mouligné, en patrouille aux environs de Nakhon Panom, sont assaillis par trois Corsair. Ceux-ci revendiquent un avion français abattu près de Thakhek, l'un des leurs étant endommagé. La version du maître Châtel est quelque peu différente :

« *Trois Corsair nous ont sauté dessus avec l'avantage de l'altitude. Mais, nous les avions vus venir et avions pu éviter la première passe. J'ai engagé un combat tournoyant avec l'un d'eux qui cherchait à m'entraîner à basse altitude où il profiterait de sa plus grande maniabilité. Tout en poursuivant mon duel, j'ai commencé à reprendre de l'altitude et, oubliant toute prudence, le Siamois m'a suivi. Nous nous sommes retrouvés à près de 4 000 mètres où la puissance de mon Hispano-Suiza comblait mon handicap en maniabilité. Après encore deux ou trois tours, je l'ai retrouvé dans mon viseur et je l'ai tiré par trois-quarts arrière en position idéale. Mes balles ont fait mouche et ont incendié son réservoir d'essence. Il est parti en spirale lente environné de flammes et de fumée. Je ne me suis pas inquiété de son sort, mes équipiers avaient besoin d'un coup de main.* »

Un Martin 139WSH de l'escadrille N° 50 à Ubon. Ce type était entré en service au sein de l'USAAC sous la dénomination de B-10. (Photo Royal Thai Air Force)

ORDRE DE BATAILLE DU GROUPEMENT TACTIQUE
janvier 1941

EC 2/595	MS.406	Siem Reap	Cne Gangloff
EC 2/596	MS.406	Siem Reap (à/c 18.01)	Cne Horvatte
EB 2/41	F.221	Siem Reap	Cne Penchinat
EB 2/42	Pz 542	Siem Reap	Cne Jacquelin
EO 1/41	Pz 25	Moung (à/c 17.01) S.Reap (à/c 23.01)	Lt Adam
EO 1/42	Pz 25	Moung (à/c 17.01) S.Reap (à/c 19.01)	Cne Minard
1/CBS	Lo 130	Baraï	Cne Michel

Châtel vient à la rescousse de Mouligné aux prises avec les deux autres Corsair. Ils réussissent à en endommager un et les Siamois rompent le combat pour retraverser le Mékong. Châtel est officiellement crédité d'une victoire confirmée.

Selon les sources thaïes un autre combat se déroule à 7h35 lorsque deux avions français survolant Nakhon Panom sont attaqués par un Hawk III de l'escadrille N° 70. Les mitrailleurs français repoussent l'assaillant et blessent le pilote. À 14h10, les trois H-75A escortent trois Corsair qui doivent bombarder Ban Na Pae au Laos, mais en raison du mauvais temps, les appareils font demi-tour. Un des Vought V-93S est détruit l'atterrissage à Udorn.

L'escalade se poursuit le 10 décembre. Un avion français bombarde Udorn, tuant deux personnes. En représailles, une formation de Corsair mitraille Vientianne à 7h50. La DCA touche l'appareil du capitaine Sannit, dont le mitrailleur, le lieutenant Charlern Damsamrit est tué. Sannit évacue en parachute, mais il décédera de ses blessures le 23 décembre.

Le 12 décembre à 1 heure, les Farman de Tong bombardent Nakhon Panom. Ils sont interceptés au clair de lune par le Hawk III du lieutenant Juan Sukserm, qui est tué dans des circonstances inconnues. Il est toutefois possible que ce Hawk III soit celui détruit lors d'une collision au sol avec un H-75N à Ubon le 14 décembre. Les archives thaïlandaises mentionnent en outre la destruction d'un Curtiss H-75N au sol lors du raid du 13.

Le 14 décembre, l'aviation française est réorganisée en vue de ce qui semble être une imminente offensive siamoise. Un Groupement tactique est créé, regroupant dans le secteur du Cambodge six Morane 406, trois Potez 542 et le Potez 631C du GAA 42. Ces appareils sont réunis sur le terrain de Siem Reap, en lisière du temple d'Angkhor Vat, mais la piste doit aménagée au préalable pour pouvoir supporter le poids des Potez 542 et des Farman 221. Ce Groupement sera renforcé dans le courant du mois de janvier 1941 avec l'arrivée de nouvelles unités (voir encadré).

Le 16 décembre à 13h45, trois Martin 139W de l'escadrille N° 50 décollent de Korat en compagnie de trois H-75N porteurs de bombes. Après une heure de vol, la formation se présente à la verticale de Man Sin. Le bombardier de tête pique sur le plus grand hangar et les autres larguent leurs bombes sur la piste. Les Thaïlandais mettent ensuite le cap sur Xieng Khouang pour bombarder le centre ville avant de rentrer à leur base. L'aviation royale thaïlandaise indique avoir détruit onze avions au sol, mais Man Sin n'est pas une base répertoriée par l'armée de l'Air !

Les hydros de Cat Laï

Le capitaine Jean Michel, commandant la 1/CBS, se souvient de la mission du 9 janvier 1941 au cours de laquelle un Corsair siamois a été revendiqué. Ce qu'il ne dit pas, c'est qu'il était le pilote du Loire 130 qui a tiré sur l'avion ennemi (adjudant-chef Sornet, mitrailleur avant, et sergent Colombani, mitrailleur arrière).

Les cinq Loire 130 basés sur le plan d'eau du Baraï, à Siem Reap [Cambodge], n'effectuèrent que des bombardements de nuit en raison de leur très faible vitesse qui les rendait très vulnérables à la chasse siamoise en vol de jour. Bien camouflés sous des branchages, en bordure du Baraï, ils ne furent jamais repérés par l'aviation adverse.

L'équipage comprenait normalement un pilote, un navigateur mitrailleur à l'avant et un radio mitrailleur à l'arrière. Faute de PN qualifié en nombre suffisant, il fut cependant possible de constituer cinq équipages valables comprenant chacun au moins un pilote ou un navigateur confirmé, le poste de tir arrière étant tenu par un mécanicien.

L'objectif principal fut le terrain et le dépôt de munitions d'Ubon (ville siamoise située à environ 150 km au NNE de Siem-Reap et à 80 km à l'ouest de Paksé). Chaque bombardement fut effectué en vol de groupe des cinq appareils emportant chacun deux bombes G2 antisousmarines de 75 kg à parois minces, provoquant donc surtout des effets de souffle.

Au cours d'un de ces vols, le groupe fut attaqué, un peu avant d'arriver à la verticale du terrain d'Ubon, par un avion siamois qui prit pour cible l'un des ailiers. Le pilote de ce dernier (qui assurait également les fonctions de navigateur) quitta alors la patrouille pour faire diversion. Il fut effectivement poursuivi par son attaquant. Afin de conserver la notion de sa position, il suivit le cours de la rivière qui, passant par Ubon, va se jeter dans le Mékong à Paksé, cours qui se voyait nettement grâce aux reflets de la lune sur l'eau. Il subit plusieurs attaques de l'avion siamois, par l'arrière, attaques qui purent être chaque fois évitées par un brusque virage serré au moment où le chasseur avait amorcé son piqué. Au bout de na nième tentative avortée, l'avion siamois se plaça d'une façon inattendue à très faible distance devant l'hydravion français qui, à son tour, le prit en chasse. Il fut mitraillé presque à bout portant par le mitrailleur avant et disparut en piqué vers le sol. Le pilote de l'hydravion, débarrassé de son adversaire, mais ne pouvant rejoindre directement Siem Reap par crainte de manque d'essence, décida alors de suivre le cours de la rivière jusqu'à Paksé pour s'y ravitailler. Arrivé au-dessus de cette ville, il fut pris à partie par les mitrailleuses de DCA de la garnison française qui le prenait pour un avion siamois. Il fut donc contraint de se poser sur le Mékong sous le feu de ces mitrailleuses, heureusement sans autre incident que quelques traces de balles sur l'empennage. Éclairé alors par les projecteurs de la rive française, il fut enfin identifié et ravitaillé, ce qui lui permit de repartir de nuit afin d'éviter la chasse siamoise et de rejoindre Siem Reap au petit jour.

L'amerrissage de nuit était rendu possible à cette époque par des fusées éclairantes au phosphore, dites Phoscars, prenant feu au contact de l'eau. Dans un premier passage, l'hydravion larguait deux Phoscars das l'axe du plan d'eau (un peu en amont de la zone d'amerrissage prévue pour tenir compte du courant qui les entraînait après leur contact avec l'eau), puis, après un demi-tour, il amerrissait aux instruments en prenant comme repère d'alignement le feu des Phoscars.

L'escadrile d'hydravions de Cat Laï était, par nécessité, très entraînée pour l'époque au vol de nuit. À titre d'exemple, au cours de cette guerre avec le Siam, un appareil basé à Cat Laï a effectué une évacuation sanitaire entièrement nocturne entre Paksé et Saigon. Un officier de la garnison de Paksé ayant été très grièvement blessé lors d'une attaque siamoise, l'ordre d'évacuation par air fut donné dans la nuit à la base de Cat Laï. Un hydravion décolla immédiatement vers Paksé où il amerrit sur le Mékong à l'aide de ses Phoscars. Après avoir pris en charge le blessé et après ravitaillement, il redécollait pour Saigon où il arrivait en fin de nuit. Malheureusement, cette évacuation sanitaire s'avéra inutile, le blessé ayant succombé quelques heures plus tard à l'hôpital de Saigon.

Le sergent William Labussière à bord du Morane 406 n° 307 avec lequel il exécute treize sorties pendant la guerre contre le Siam.
(Photo W. Labussière)

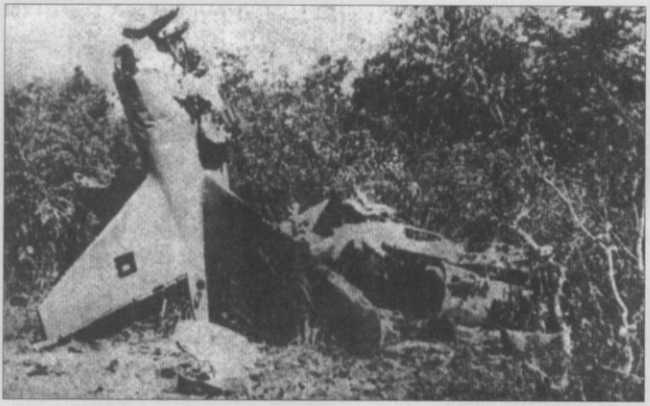
Tous les jours à 9 heures, des avions siamois bombardent de manière ponctuelle le terrain de Dong Hene, où stationne en particulier l'EC 2/596. Chaque soir, le capitaine Horvatte dissimule ses avions dans la forêt et laisse en exposition des leurres fabriqués en bambous que les Siamois prennent régulièrement comme cibles. Le 4 janvier, la 2/596, transférée à Tan Son Nhut, est relevée à Dong Hene par une section de trois MS.406 de la 2/595 sous les ordres du sous-lieutenant Tchakalian. Malheureusement, la consigne n'a pas pu être transmise, Horvatte étant parti avant l'arrivée de Tchakalian, et le lendemain à 9 heures, deux Morane 406 sont détruits, ainsi qu'un Potez 25, lors du raid matinal quotidien de l'aviation siamoise. Le troisième Morane est replié à Tourane par l'adjudant Bertrand.

L'offensive thaïe

Le 6 janvier 1941, l'armée siamoise passe à l'offensive dans quatre secteurs. Dans le Nord du Laos, elle ne rencontre aucune opposition et occupe les territoires français sur la rive droit du Mékong, sans chercher à franchir le fleuve. Au Cambodge, elle réalise une percée en direction de Sisophon. Le 8 janvier, neuf « Nagoya » escortés par trois H-75N se dirigent sur Siem Reap. Après avoir lancé ses bombes, a formation siamoise rebrousse chemin. Cinq Morane 406, commandés par le sergent Labussière (EC 2/595), revenant d'une patrouille sur les lignes, croise la route les Thaïs. Le lieutenant Pan Suwanarak, qui commande la section des chasseurs, décide de faire face pour protéger les bombardiers.

« *Les Siamois sont montés au combat en ordre dispersé,*

Un Loire 130 de l'escadrille 1/CBS, portant l'insigne du callao sur le nez.
(Photo J. Vouzellaud, courtoisie J. Mutin)



L'épave du Mitsubishi Ki.30 (« Nagoya ») abattu par l'adjudant-chef Tivollier près de Siem Reap, le 10 janvier 1941. (SHAA)

rapporte le sergent William Labussière. *Très vite, nous avons isolé l'avion le plus proche de nous et l'avons attaqué chacun notre tour, le touchant durement aux plans et au fuselage. Sous la menace de ses équipiers, nous avons rompu le combat, le chasseur siamois s'est dégagé et a disparu de notre vue. Nous l'avons sévèrement endommagé, mais je ne pense pas qu'il ait été abattu.* »

Il est possible qu'un Farman 221 ait été détruit lors du bombardement de Siem Reap. En tout cas, l'un de ces appareils a été incendié sur ce terrain entre le 8 et le 10 janvier.

Le 9 janvier, les Français bombardent la gare de Korat, ainsi que les terrains d'Ubon et de Sisaket, revendiquant une vingtaine d'avions détruits au sol. La chasse siamoise revendique un bombardier au-dessus de Korat, dont deux membres de l'équipage ont été tués et le troisième, d'origine marocaine, fait prisonnier. Malheureusement, les archives françaises sont prises en défaut et nous n'avons trouvé aucune information sur cet événement.

Dans la nuit, le capitaine Michel sur un Loire 130 de la 1/CBS est crédité – sans doute d'une manière quelque peu optimiste – d'une victoire lors d'une mission contre Ubon (voir encadré). Selon les archives thaïlandaises, cet incident aurait eu lieu le 16 janvier. Un Hawk III a engagé le combat avec un Loire 130, ne tirant que deux rafales avant l'enrayage du système de synchronisation, l'obligeant à laisser l'hydravion s'échapper. Le Hawk III est rentré sans dommage.

Deux Mitsubishi Ki.30 survolent Sisophon (Cambodge) au cours d'une mission de bombardement. (Royal Thai Air Force)

Doublé français

Le 10 janvier, neuf « Nagoya » et deux H-75N, pilotés par les aspirant Thongkam Blengkam et sergent Sangwan Worrasap, attaquent à nouveau Siem Reap. Quatre MS.406, emmenés par l'adjudant-chef Tivollier, décollent en catastrophe pour intercepter les assaillants. Tivollier engage le combat avec les deux chasseurs qu'il revendique comme abattus tous les deux. Ce doublé lui est confirmé par la voie officielle. Toutefois, les Thaïs n'admettent la perte que d'un seul appareil, un Ki.30 « Nagoya » piloté par le sergent Boonyiam. Les deux Curtiss H-75N rentrent au terrain avec la certitude d'avoir descendu un avion français chacun. L'appareil du sergent Labussière a été atteint par une balle dans le réservoir d'huile (moteur grillé).

Le 17 janvier, à 8 heures, trois Hawk III armés de bombes décollent de Chanthaburi et deux d'entre eux attaquent la flotte française alors qu'elle regagne les eaux territoriales du Cambodge après avoir infligé une cinglante déroute à la flotte thaïlandaise au large de Koh Chang. Ils encadrent de manière dangereuse le *La Motte Piquet* qui n'est cependant pas touché. À noter que c'est grâce à l'action de la Section hydros de la marine que la flotte thaïlandaise a été repérée; le lieutenant de vaisseau Gaxotte photographiera personnellement les résultats de l'engagement le 21 janvier, les Siamois ne voulant pas admettre la perte de leurs navires.

Le 18 janvier, les Morane 406, à bout de souffle, doivent être repliés à Saigon pour une révision générale. Tous sauf eux sont entièrement démontés. Devant la gravité de la situation, l'état-major demande le retour immédiat des deux chasseurs qui n'ont pas encore été désossés. Horvatte et Châtel reviennent à Siem Reap et prennent leurs quartiers dans les ruines du temple d'Angkhor. Privilège du grade oblige, le capitaine Horvatte se tient devant le téléphone, tandis que le maître Châtel demeure en permanence harnaché dans son Morane, de l'aube à la tombée de la nuit. L'état d'alerte dure ainsi trois jours au terme desquels Châtel frémit à la simple idée de devoir s'asseoir...

Dès le retour du reste des Morane, Horvatte fait établir une nouvelle piste, non loin de Sisophon, à proximité des ruines de Pré Rup, celle de Siem Reap ayant été dévastée par les bombardements thaïlandais. Horvatte prend alors le commandement tactique de toute la chasse française, soit 14 Morane 406.

Dernières missions

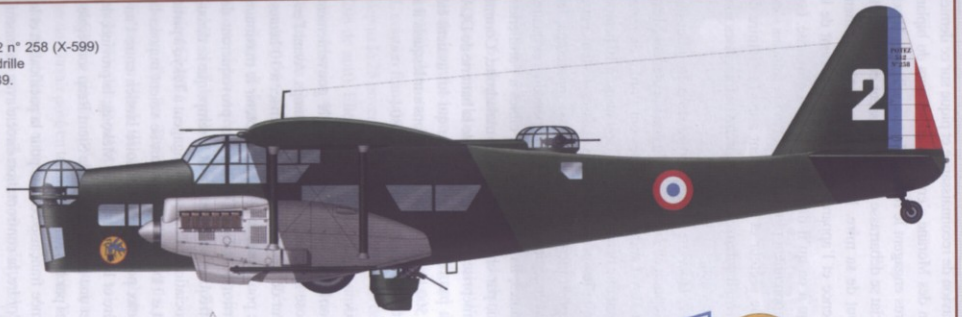
Les combats terrestres tournent à l'avantage des troupes siamoises, mais les Français stoppent leur progression au-delà de Sisophon.

Le 21 janvier, Horvatte et l'adjudant-chef Boudrot piquent par surprise sur le terrain d'Arayaprathet, profitant d'une masse nuageuse à 1 500 mètres pour dissimuler leur approche. Malgré la DCA, ils revendiquent la destruction de quelques appareils sur la cinquantaine qu'ils trouvent alignés le long de la piste. Ils épuisent leurs dernières cartouches sur des locomotives et rentre sans encombre.

Dans l'après-midi, ces deux pilotes partent à la recherche de troupes siamoises dont le colonel Jacomy, commandant la 2ème brigade, a perdu la trace. Les deux Morane volent aussi bas que possible et à vitesse réduite, s'offrant ainsi volontairement au tir des armes automatiques. Horvatte espère ainsi que le plaisir de « faire un carton » l'emportera sur la

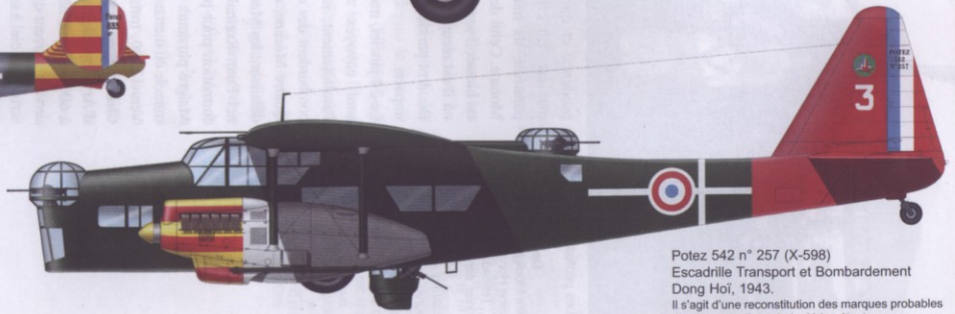
© P.A. Tilley - 2002

Potez 542 n° 258 (X-599)
6ème escadrille
Tong, 1939.



Farman 221 n° 4 (L-132)
Escadrille de bombardement 2/41
Tong, 1939.

Potez 633
Détachement de reconnaissance du Tonkin
Tong, date inconnue.
Il s'agit d'une reconstitution des marques probables de cet appareil.



Potez 542 n° 257 (X-598)
Escadrille Transport et Bombardement
Dong Hoï, 1943.
Il s'agit d'une reconstitution des marques probables de cet appareil, seule la dérive étant connue.

Les pilotes de la 2/596 en octobre 1940.
De gauche à droite : maître Mouligné, maître Châtel, capitaine Horvatte (commandant l'escadrille), adjudant-chef Vannier, sergent Boy-Landry et sous-lieutenant Mézy.
On notera que le Morane 406 est dépourvu de canon, dont l'orifice a été bouché.
(Photo A. Châtel)

prudence et que les Siamois se découvriront de cette manière. En effet, si les Thaïlandais tombent dans le panneau, ils manquent de peu de descendre les deux Morane. Celui de Horvatte est criblé de balles et lui-même est blessé; il se pose en catastrophe dans les lignes françaises où il est récupéré par une patrouille de soldats indochinois. Boudrot parvient à regagner Pré Rup malgré de nombreux impacts.

Le 24 janvier, trois Martin 139W escortés par trois H-75N sont envoyés attaquer le terrain de Siemp Reap. Parallèlement, neuf « Nagoya » et trois autres H-75N bombardent des objectifs terrestres dans le même secteur. Quatre Morane, ayant décollé sur alerte depuis Pré Rup, délaissent les Martin 139W pour attaquer le Ki.30 du colonel Fuen Ronnakapas, qui s'est détaché du reste de sa formation pour prendre des photos des résultats du raid. Malgré plusieurs passes bien ajustées, Fuen s'échappe par miracle en mettant pleins gaz au ras du sol.

Vers 17h30, trois Hawk II commandés par le lieutenant Charlermkiat en patrouille à 1 800 mètres d'altitude à l'est d'Aryanaprathet, repèrent trois Morane se dirigeant vers eux à 600 mètres d'altitude. Sachant que les chasseurs français servent souvent d'escorte à un avion de reconnaissance, ils scrutent le ciel à sa recherche. Et, en effet, ils aperçoivent un Potez 25 volant un peu plus bas et à deux kilomètres devant les Morane. Chalermkiat se place entre les chasseurs français et l'avion de reconnaissance et pique sur ce dernier. Tandis qu'un des Morane s'en vient au secours du biplan, les deux autres engagent le reste de la patrouille des Hawk II. Chalermkiat se débarrasse de son agresseur et retrouve le Potez au bout de sa mire. Le mitrailleur est rapidement réduit au silence et l'appareil perd progressivement de la hauteur jusqu'à ce qu'il disparaisse dans l'obscurité. Les Thaïlandais apprennent plus tard qu'un avion français s'est écrasé dans le secteur et confirment ainsi la victoire de Chalermkiat. Malheureusement, les archives françaises sont muettes sur ce sujet.

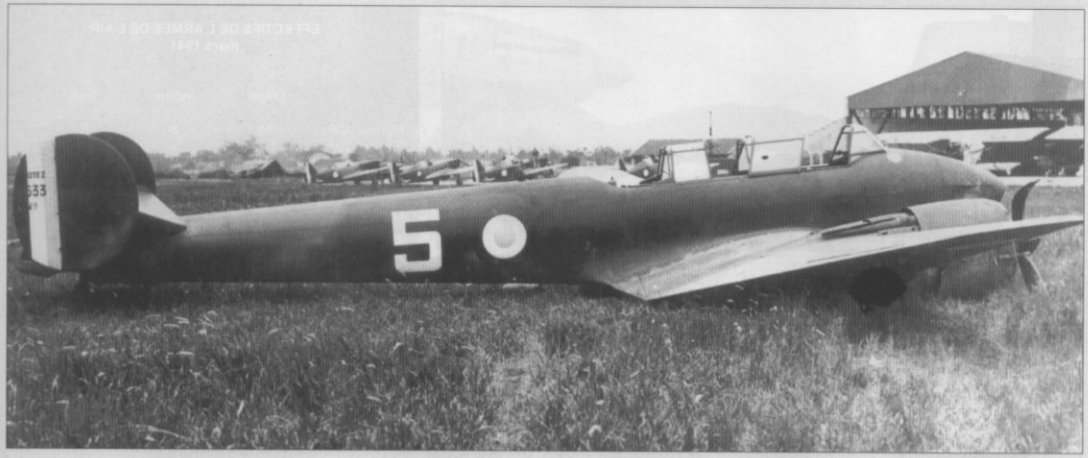
Le 28 janvier, Horvatte reçoit l'ordre de patrouiller au-dessus de Sisophon en compagnie du sous-lieutenant Mézy et du sergent Boy-Landry. Les pilotes ont l'ordre de rester en l'air pendant une heure et demie – soit jusqu'à 10 heures, heure à laquelle prend effet le cessez-le-feu entre Thaïlandais et Français. Pour tenir aussi longtemps, les Morane volent en régime économique et pendant ces quatre-vingt-dix minutes, ils s'offrent comme cibles à l'artillerie... française, qui, par chance, se montre maladroite. Comme excuse de sa méprise, le commandant de la batterie de DCA dira qu'il n'a pas reconnu les Morane qui lui avaient été donnés pour 500 km/h alors que les avions sur lesquels il a fait ouvrir le feu ne dépassaient pas les 280 !

Sombre bilan

Comme le conflit menace de s'enliser, le gouvernement japonais impose sa médiation aux deux camps. Avant l'entrée en vigueur du cessez-le-feu, le 28 janvier à 10 heures, chaque partie pousse ses troupes pour obtenir le maximum de gains territoriaux. Les Thaïlandais provoqueront de nombreux et fréquents incidents tout le temps que se dérouleront les négociations. Celles-ci s'engagent à Tokyo à partir du 7 février. Le 11 mars, les Français se voient imposer la cession de deux portions du territoire laotien entre l'ancienne frontière et la rive droite du Mékong; la province de Battambang et une partie de celle de Siem Reap sont également annexées par la Thaïlande.

Pour cette armée française conçue pour la pacification et le maintien de l'ordre, la confrontation directe avec un ennemi équipé de matériel moderne et rompu aux conditions d'emploi particulières du terrain se solde par un bilan négatif : 98

Ci-contre et page opposée : l'accident du MS.406 n° 500 piloté par le lieutenant Aimé, commandant la 2/596 à Nha Trang, fin 1941.
On note que cet appareil n'est pas non plus armé d'un canon.
Le lecteur voudra bien pardonner la piètre qualité de ces deux photos, les négatifs originaux ayant souffert du climat indochinois
(Photos M. Hutter)



Le Potez 633 (sans numéro, peut-être le prototype n° 01) est accidenté à Bach Maï le 19 novembre 1940 par le lieutenant-colonel Pélisse, commandant le groupement aérien mixte 42. À remarquer, l'absence du casier à bombes dans l'habitacle qui limitait l'utilisation de cet appareil à la reconnaissance à vue. L'appareil sera réparé (voir page 24).
On remarque au second plan les Morane 406 de l'EC 2/595. (Collection J. Mutin)

tués et 61 disparus, en majorité des Indochinois. Toutefois, le plus grave est la naissance d'un sentiment d'abandon et de totale impuissance de la France à l'égard de sa colonie enclavée dans une Asie de plus en plus hostile.

L'aviation française a accompli 245 sorties (dont 54 de nuit) depuis le 25 novembre, en 641 heures de vol de guerre (dont 208 de nuit). Elle a officiellement perdu un Farman 221 et deux Morane 406 détruits au sol, mais ces chiffres sont fantaisistes. Outre plusieurs autres avions mis hors de combat, dont au moins trois Potez 25, l'état d'usure des survivants devient plus que préoccupant.

Quatre victoires aériennes ont été homologuées, deux à l'adjudant-chef Tivollier, une au capitaine Michel et une au maître Châtel.

De leur côté, les Thaïlandais admettent la perte de deux Corsair, un Hawk III et un « Nagoya » abattus en combat, un H-75N détruit par bombardement au sol et un H-75N et un Corsair détruits au sol par collision, auxquels il faut ajouter un Corsair posé en territoire indochinois. Treize aviateurs ont été tués et cinq autres blessés.

L'aviation royale thaïlandaise revendique cinq avions français abattus en combat et dix-sept détruits au sol, ainsi qu'un Potez 25 capturé dans des circonstances inconnues.

Les problèmes de l'aviation

Au sortir de cette guerre, l'armée de l'Air se retrouve avec une bonne centaine d'appareils, dont 95 de combat. Le potentiel de ces avions a été nettement diminué par les opérations menées de manière continue depuis le mois de septembre, dans des conditions matérielles difficiles, sous un climat qui l'est à peine moins. Plus que les pertes liées à l'activité aérienne, c'est le plus gros problème auquel doit faire face l'aviation.

Toutefois, début 1941 elle peut encore croire à l'arrivée de renforts en matériel. En effet, en mars une vingtaine d'officiers et une centaine de sous-officiers arrivent pour relever le personnel mobilisé sur place. Le secrétariat d'État à l'Air, en accord avec celui des Colonies, tente de faire parvenir en Indochine les 23 Curtiss H-75A et 44 Curtiss SBC-4 alors stockés à la Martinique. Si les Alliés ne voient aucun inconvénient au transfert, la commission allemande d'armistice fait savoir fin 1941 qu'elle s'y oppose. De toute façon, depuis le mois de septembre les liaisons maritimes avec l'Indochine sont définitivement coupées pour près de quatre longues années.

La métropole donne son accord pour négocier avec la Chine le rachat des Potez survivants. Le projet n'aboutira pas et il

Le Dewoitine D.338 F-AQBFà Saigon en 1939. (Musée Air France, courtoisie V. Ferry)

semble que les appareils aient été démontés et remis dans leurs caisses d'origine.

Le 15 mai arrive un nouvel avion que les Japonais offrent à Air France au terme d'une cérémonie officielle. Il s'agit d'un Nakajima AT-2 Type 97 (« Thora ») qui reçoit l'immatriculation française F-BAGL. Cet avion est offert en remplacement d'un Dewoitine 338 de la compagnie abattu « par erreur » par la chasse japonaise.

Le 7 juillet 1940, le D.338 F-AQBA effectue une liaison entre Hanoi et Fort-Bayard (actuellement Zhanjiang). Il décolle à 8h35 avec à son bord l'équipage Lacaze, Péchard et Valepyn, deux officiers français et un commandant de la marine nippone. Il n'arrivera jamais à Fort-Bayard.

Les recherches sont entreprises dès l'après-midi et renouvelées le lendemain par le D.338 F-AQBH. À 12h35 le trimoteur s'apprête à rentrer à Fort-Bayard lorsqu'il est brutalement entouré par plusieurs chasseurs japonais. Ceux-ci observent l'appareil civil pendant quelques minutes, puis passent à l'action, effectuent deux passes de tir mal ajustées et disparaissent comme ils sont venus. Le pilote Capillon peut se poser sans encombre à Fort-Bayard. Dès lors, il devient évident que le même scénario s'est déroulé la veille avec le F-AQBA. Et en effet, son épave finit par être localisée par 109° de longitude est et 21° de latitude nord, des pêcheurs de Hong-Kong retrouvant les corps de l'équipage et des passagers à six kilomètres de la côte.

La voie de la collaboration

Le 9 mai 1941, l'amiral Decoux signe un accord garantissant que la France ne s'engagera pas aux côtés d'une puissance pouvant nuire directement ou indirectement aux intérêts japonais. Avec l'accord économique signé trois jours plus tôt, ce traité ouvre la voie d'une collaboration forcée avec la troisième puissance majeure de l'Axe. C'est l'heure où l'amiral Decoux parade avec la plus haute distinction japonaise [2] et où le colonel Tavera donne l'ordre au capitaine Pouyade, lorsque celui-ci prend le commandement de l'EC 2/596 le 1er mai 1941, de « *tirer sans sommation, si d'aventure on se trouve dans le ciel face à une excursion de ces salauds d'Américains des* Flying Tigers [3]. »

Parmi les aviateurs, les avis sont partagés. Certains constituent des réseaux secrets de renseignements au profit des Américains, d'autres semblent fort bien s'accomoder de la situation et quelques-uns, plus rares, sont décidés à passer à l'action. Le lecteur trouvera en encadré une liste, probablement incomplète, des pilotes qui se sont évadés d'Indochine pour poursuivre la lutte aux côtés des Alliés.

Une certaine réorganisation de l'aviation devient nécessaire. En mars 1941, les deux escadrilles de chasse forment un groupe confié au commandant Davout d'Auerstadt. Le 1er mai, le capitaine Horvatte cède le commandement de la 2/596 au lieutenant Aimé et le capitaine Pouyade succède peu de temps plus tard au capitaine Gangloff à la tête de la 2/595. Un Groupement Nord est créé, suivi d'un Groupement Sud en juillet.

Cependant, les Japonais ne sont guère disposés à relâcher leur pression. En juillet 1941, ils occupent une grande partie du Centre et du Sud de l'Indochine et exigent la cession immédiate et sans contrepartie des bases de Tourane, Nha Trang et Tan Son Nhut. Et ce n'est qu'un début.

L'escadrille 2/596 est alors dissoute en raison d'une pénurie de pièces détachées, son personnel et son matériel étant versés à la 2/595 que commande le capitaine Pouyade.

EFFECTIFS DE L'ARMÉE DE L'AIR
mars 1941

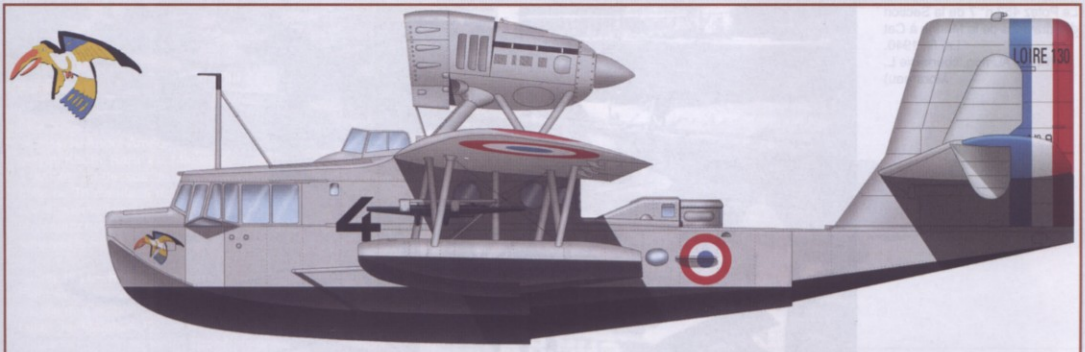
	Dispo.	Indisp.	Total
Morane 406	14	5	19
Farman 221	3	-	3
Potez 542	3	1	4
Potez 631/633C	-	3	3
Potez 25	34	20	54
Hydravions	9	3	12
Totaux	**63**	**32**	**95**

Un Gourdou-Leseurre 832 de la Section d'hydravions de la Marine à Siem-Reap fin 1940. (Photo Le Faou, courtoisie L. Morareau)

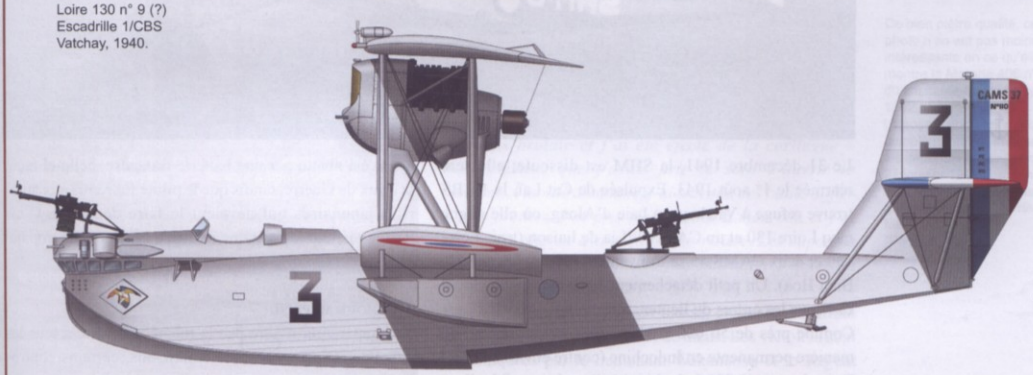
Vers une défense commune franco-japonaise

L'entrée en guerre du Japon en décembre 1941 va considérablement modifier le paysage indochinois. Aussitôt, l'armée Impériale exige la cession de la base navale de Cat Laï et interdit tout survol d'une vaste étendue de l'Indochine. Le 9 décembre, l'amiral Decoux signe un nouvel accord portant sur « *la défense commune de l'Indochine* », officialisant ainsi la coopération militaire franco-japonaise. Le lendemain, les bombardiers Mitsubishi G3M de la 22ème flotte aérienne décollent de Tan Son Nhut et de Thu Dau Moi pour couler les cuirassés britanniques *Prince of Wales* et *Repulse*.

[2] Photo parue dans le livre *L'Indochine à l'Heure Japonaise*, par le colonel Legrand, Noyrel, 1963.
[3] Cité par Yves Courrière dans *Normandie-Niémen*, Presses de la Cité, 1979.

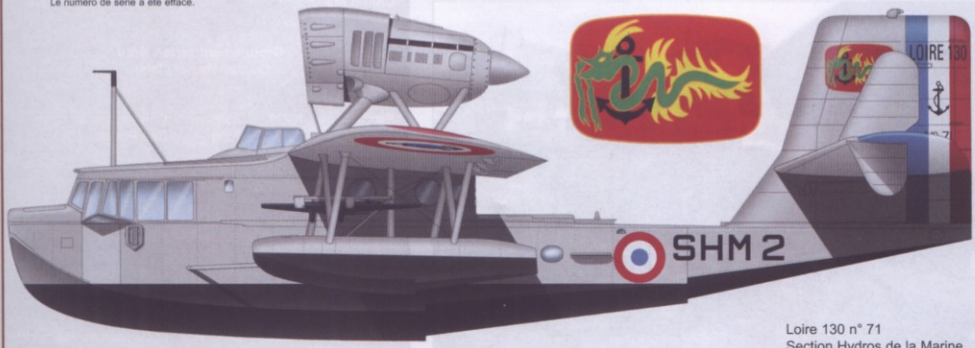


Loire 130 n° 9 (?)
Escadrille 1/CBS
Vatchay, 1940.



CAMS 37 n° 110
Escadrille 1/CBS
Vatchay, 1940.

Potez 452 n° 14
Section Hydros de la Marine
Siem Reap, fin 1940.
Le numéro de série a été effacé.



Loire 130 n° 71
Section Hydros de la Marine
Siem Reap, fin 1940.

© P-A. Tilley - 2002

Le Potez 452 n° 7 de la Section d'hydravions de la Marine à Cat Laï fin 1940. (Photo Aumon, courtoisie L. Morareau)

Le 31 décembre 1941, la SHM est dissoute; elle sera réarmée le 1er août 1943. Expulsée de Cat Laï, la 1/CBS trouve refuge à Vatchay, en baie d'Along, où elle aligne cinq Loire 130 et un CAMS 37Lia de liaison (trois Loire 130 et deux CAMS 55 se trouvent en révision au parc de Bien Hoa). Un petit détachement est laissé sur le Grand Lac sous les ordres du lieutenant Coquard.

Comme près de 50 000 soldats japonais stationnent de manière permanente en Indochine (contre environ 12 000 Européens et 40 000 Indochinois), il est impossible d'envisager une double défense anti-aérienne, l'une japonaise, l'autre française. Une étroite coopération va donc régir leur action. Les services de guet français sont reliés au PC japonais à Hanoi, où des officiers français exploitent les renseignements. La responsabilité de la défense aérienne est partagée en deux : les territoires de la rive gauche du fleuve Rouge sont défendus par la chasse japonaise et ceux de la rive droite par la chasse française. Or, à partir de décembre 1941, les incursions américaines au Tonkin et au Laos vont aller crescendo. La chasse comme la DCA française a ordre de tirer à vue et sans sommation. Cette dernière ne s'en privera pas : le capitaine Pouyade rapportera qu'un avion américain ayant été abattu par une batterie française, celle-ci reçut la croix de Guerre, tandis que le pilote fut remis aux autorités japonaises qui devaient le faire décapiter. C'est d'ailleurs pour le capitaine Pouyade l'incident de trop qui précipitera son évasion.

Tragique méprise

La coopération n'aura pas la même efficacité à tous les échelons. Contre les raids américains, certains contrôleurs aériens envoient les avions de chasse français patrouiller dans la direction opposée. Les Japonais ne comprendront jamais pourquoi les Morane 406 n'auront réussi aucune interception en un an.

Le 27 janvier 1942, un raid américain est signalé sur Hanoi vers 16 heures. Le lieutenant Hutter, l'adjudant-chef Bassaget et le sergent-chef Delisle de l'EC 2/595 décollent sur alerte et se dirigent résolument dans la direction contraire au raid. Toutefois, sans s'en rendre

Un des Farman 221 à Tong. Cet appareil est dépourvu d'armement défensif, sans doute parce qu'il a été réservé à des missions de ravitaillement des unités françaises. (Collection J. Mutin)

ORDRE DE BATAILLE DE L'ARMÉE DE L'AIR
1er janvier 1942

Commandant de l'Air	Colonel Tavéra
Chef d'état-major	Lieutenant-colonel Pélisse

Groupement aérien Nord
Colonel Weiser (Tong)

Groupement mixte N° 1			
Esc. 2/41	F.221	Tong	Cne Penchinat
Esc. 2/42	Pz 542	Tong	Cne Postal
Groupement mixte N° 2			
Esc. 1/42	Pz 25	Tong	Cne Villedieux
Esc. 2/595	MS.406	Tong	Cne Pouyade

Groupement aérien Centre
Lt-colonel Azéma de Castet La Boulbène (Hanoi)

Groupement d'observation			
Esc. 1/41	Pz 25	Bach Maï	Lt Descaves
Esc. 1/595	Pz 25	Bach Maï	Cne Mayaud
Groupement mixte N° 4			
Esc. 1/596	Pz 25	Dong Hoï	Lt Delpech de Frayssinet
Esc. 1/CBS	Lo 130	Vatchay	Cne Vouzellaud

QUELQUES ÉVADÉS D'INDOCHINE

4 novembre 1940 – André Jubelin
Ce lieutenant de vaisseau, directeur de tir du croiseur *La Motte Piquet*, breveté pilote civil, s'évade à bord d'un Caudron C.510 Pélican de l'aéroclub de Saigon, en compagnie du lieutenant de réserve André Arnoux et du sergent Louis Ducorps. L'avion rejoint Khota Baru en Malaisie, après un vol de plus de 1 000 km au-dessus de la Cochinchine, le Cambodge et le golfe de Thaïlande. Il doit être ravitaillé deux fois au sol puis une troisième fois en plein vol à l'aide de bidons et d'un tuyau en caoutchouc ! Beaux joueurs, les trois évadés feront renvoyer le Pélican par bateau à Saigon.

Juillet 1941 – Robert Barbier
Planteur de caoutchouc, lieutenant de réserve et pilote civil, il décolle du Cambodge à bord d'un Potez 25 dans l'intention de rallier la Malaisie. Déporté par les vents, il se pose en Thaïlande. Arrêté et enfermé nu dans une cage en bambou, il est promené de ville en ville et exposé aux insultes et projectiles de la populace. Condamné à mort par contumace par l'amiral Decoux, il sera finalement libéré plusieurs mois plus tard sous la pression des Américains, sollicités par les Français libres.

2 octobre 1942 – Pierre Pouyade
Trop compromis dans la résistance, Pierre Pouyade sent que l'heure est venue de quitter l'Indochine. À l'origine, il a prévu de s'évader avec Adrien Barnavon, mais celui-ci n'est pas au rendez-vous et Pouyade décolle seul à bord d'un Potez 25. Il se pose sur un terrain auxiliaire au sud de Kunming et est recueilli par des aviateurs américains de la 10th *Air Force*. Engagé dans les FAFL, il commandera l'escadrille *Normandie* sur le front russe.

Octobre 1942 – Adrien Bernavon
Adjudant-chef pilote à l'escadrille 2/595, il rejoint très tôt les réseaux de résistance qui s'organisent en Indochine à la fin de l'année 1940. Se sachant suspecté de fournir des renseignements aux Américains et sur le point d'être arrêté, il a prévu de s'enfuir avec Pouyade. Mais, retardé, il ne peut arriver à temps au rendez-vous et doit laisser son chef d'escadrille s'envoler seul. Ce n'est que partie remise, car une semaine ou deux plus tard, il « emprunte » à son tour un Potez 25. Malheureusement, son moteur rend l'âme au-dessus de la jungle. Blessé dans le crash, Bernavon réussit néanmoins à marcher à travers la montagne jusqu'aux lignes chinoises. Il s'engage dans les FAFL et sera porté disparu avec l'escadrille *Normandie* le 16 juillet 1943.

De bien piètre qualité, cette photo n'en est pas moins fort intéressante en ce qu'elle montre le Morane 406 n° 307 du capitaine Pierre Pouyade en 1942.
L'appareil porte les marques complémentaires imposées par les Japonais après l'incident du 27 janvier 1942 : empennage entièrement rouge et bande blanche entourant l'arrière du fuselage.
(Photo A. Hutter)

compte, ils survolent l'espace aérien contrôlé par les Japonais. Or, trois Nakajima Ki.27 de la 84 *Dokuritsu Hikô Chutai* viennent de décoller de Haïphong pour intercepter les avions américains. Ils repèrent, un peu plus bas, les avions français. Confondant – selon leurs dires – les bandes jaunes et rouges des Morane avec les marques de nationalité américaines, ils passent à l'attaque. Le lieutenant Hutter raconte ce combat inégal :

« *Nous les avons vus piquer sur nous et, connaissant leur aptitude à tirer sur tout ce qui volait, j'ai fait signe à mes équipiers de rompre la formation et de fuir. Malheureusement, les Japonais avaient l'avantage de l'altitude et la vitesse qu'ils avaient emmagasinée leur a permis de rattraper les poussifs Morane sans la moindre difficulté. Delisle, espérant que les Japonais reconnaîtraient leur erreur, a battu des plans et a même sorti son train. Son avion a pris feu à la première rafale. Il a eu juste le temps de sauter en parachute.*

« *Bassaget et moi n'avons pas eu le choix que d'engager un combat tournoyant. Le combat était perdu d'avance. Leurs monoplans étaient beaucoup agiles et plus rapides que nos Morane à bout de souffle. Mes armes se sont enrayées dès les premiers coups. J'ai aperçu le taxi de Bassaget tomber en flammes. Pour ne pas subir le même sort, j'ai piqué vers le sol et j'ai redressé au dernier moment. Deux Japonais m'avaient suivi. J'ai percuté un arbre avec l'extrémité de mon aile gauche. L'avion a été déséquilibré, il est parti en crabe et s'est plaqué dans un champ de cannes à sucre. La prise de contact a été pour le moins brutale et j'ai été éjecté de la carlingue – heureusement que j'avais pris le soin d'ouvrir la verrière. À moitié assommé, j'ai entendu des balles siffler à mes oreilles. J'ai pris mes jambes à mon cou et j'ai plongé la tête en avant dans une rizière. Les Japonais sont revenus trois ou quatre fois mitrailler l'épave de mon Morane qui flambait.* »

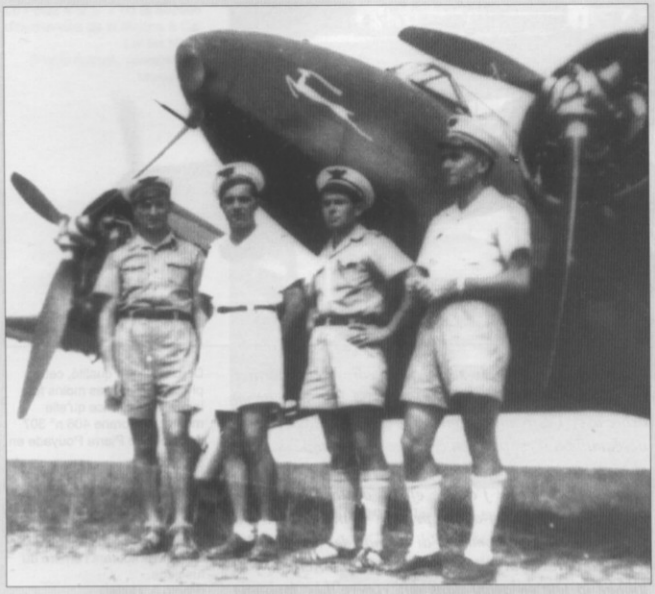
Bassaget a été tué et Delisle blessé, Hutter ne souffrant que de quelques contusions et de bleus. Les victoires sont revendiquées par le lieutenant Wakamatsu et le sergent Seiji Yasuda.

Après avoir constaté la méprise, le commandant de l'escadrille japonaise, le commandant Tsunao Naguno, se rend en voiture à Tong pour présenter ses excuses aux Français. Il viendra même visiter les deux blessés à l'hôpital.

UNE SITUATION PRÉOCCUPANTE

La situation du matériel devient de plus en plus préoccupante et les mécanos ont beau rivaliser d'ingéniosité, les avions vieillissent et les pannes se multiplient. Des produits essentiels, comme le liquide de freins et de refroidissement pour les moteurs en ligne, viennent à manquer.

Deux des sept de Havilland DH.82 arrivés en Indochine avec la mission Castex, au printemps 1940.
Photographiés à Nha Trang en 1942, ces appareils portent les marques imposées par les Japonais.
(Photo M. Hutter)



Le Potez 633 semble toujours vaillant en 1941/1942, comme l'atteste cette photo. On note l'insigne du détachement de reconnaissance du Tonkin. (SHAA)

Les Morane sont l'objet de toutes les attentions. Comme leur béquille arrière ne résiste pas à plus de dix atterrissages sur les pistes en latérite, de nouvelles sont forgées en fonte grise, obtenue avec des rails de chemin de fer et du charbon de bois. Les jantes en alu, beaucoup trop fragiles, sont remplacées par des jantes en acier, avec les conséquences que l'on imagine sur des avions poussifs de nature et fatigués de surcroît. Des magnétos empruntées aux moteurs Lorraine Petrel 12H des Potez 542 sont testées sur trois MS.406. Ils doivent se poser tous les trois moins de cinq minutes après leur décollage, moteur calé.

Les autres appareils ne sont pas épargnés par le vieillissement. Des moteurs Hispano-Suiza 12Ybrs avec hélice à pas variable sont prélevés sur des carcasses de Morane pour remplacer les Lorraine d'un Potez 542. Malgré quelques difficultés techniques (contrairement aux moteurs d'origine, les HS 12Y tournent dans le même sens, sans compensation de couple), les essais se révèlent satisfaisants et un second Potez 542 aurait été ainsi transformé.

Les Potez 63 servent à former le détachement de reconnaissance du Tonkin en 1942. Selon des informations non recoupées, le « gougal » aurait mis fin à la carrière illégale des Potez en ordonnant leur remise en caisses à une date inconnue (voir plus haut).

Le plus étonnant est que ce sont les Japonais eux-mêmes qui vont aider l'armée de l'Air. En octobre 1941, une mission d'achat de l'armée de l'Air partie à Shangaï rentre avec un stock de matériel et d'outillage pour les ateliers de réparations. Selon certaines sources [4], en décembre 1943, une seconde mission, bénéficiant d'un crédit de 10 millions de francs, revient avec des roulements à billes, des bougies et divers matériels destinés à

[4] *L'Armée de l'Air de Vichy 1940-1944* – C.d'Abzac-Épézy – SHAA, 1997.

WILLIAM LABUSSIÈRE

Dès le début de la guerre d'Espagne, il s'engage, non au titre des Brigades internationales ou de l'escadrille Malraux, mais comme pilote dans l'aviation gouvernementale régulière, avec la solde de grade classique. Ayant reconnu ses qualités de pilote de chasse, en mars 1937 les Soviétiques lui offrent le commandement d'une escadrille de I-16 assurant la protection de la ville de Carthagène et des aérodromes de Carmoli-Los Alcazares.

En septembre 1937, il rejoint l'*American Volunteer Group* du général Chennault en Chine. Il se bat sur différents types d'appareils, d'abord sur les D.510 du 41st *Pursuit Squadron*, puis sur bombardier Vultee V-11.

En septembre 1939, il rallie l'Indochine où il s'engage pour la durée de la guerre avec le grade de sergent. En total désaccord avec la politique menée par l'amiral Decoux, il ne tarde pas à rejoindre les réseaux de résistance. En 1941, il est démobilisé et condamné à cinq ans de travaux forcés pour les motifs suivants : « *Tentative de rejoindre la dissidence et détention de documents concernant la défense nationale* », en l'occurence les plans de l'infrastructure de l'aviation japonaise en Indochine.

Il s'évade en 1944 et rejoint la mission militaire de la France libre à Kunming, où il est affecté jusqu'en 1946 avec le grade de capitaine.

William Labussière avec ses mécanos chinois. (Photo W. Labussière)

ORDRE DE BATAILLE DE L'ARMÉE DE L'AIR
9 mars 1945

Commandant de l'Air — Colonel Tavéra

Groupement mixte
Commandant Courthalac (Bach Maï)

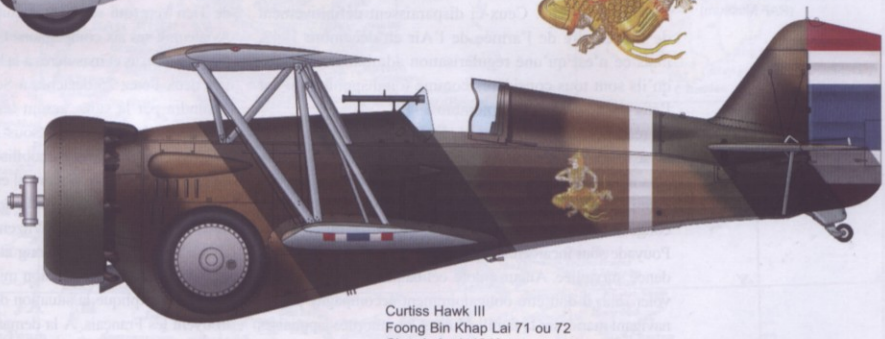
Esc. 1/CBS	3 Lo 130	Vatchay	Cne Estienne
	1 Pz 25		
	2 Pz 25	Son La	Cne Vouzellaud
Esc. Transport/Bombardement			
	2 Pz 542	Dong Hoï	Cne Mayaud
	6 Pz 25		

Groupement d'observation
Capitaine Postal (Tong)

Esc. 1/595	7 Pz 25	Tong	Cne Dugit-Gros
	1 Pz 29		
Esc. 1/42	1 Pz 25	Tong	Cne Descaves
	1 Pz 29		
Sect. Transp.	1 Pz 542	Tong	Cne Minaud

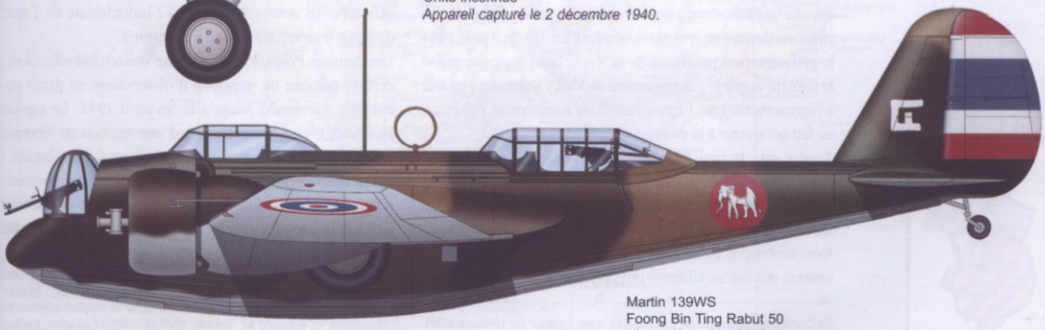
Curtiss H-75N
Foong Bin Khap Lai 60
Don Muang, 1942.

En raison de la mauvaise qualité des rares photos d'époque disponibles, les insignes sont représentés sous toute réserve. Les appareils préservés au musée de Bangkok ne sont d'aucune utilité, ayant été « bricolés » et entièrement repeints d'une manière qui semble parfois fantaisiste.



Curtiss Hawk III
Foong Bin Khap Lai 71 ou 72
Chanthaburi, 1942.

Vought V.93S Corsair
Unité inconnue
Appareil capturé le 2 décembre 1940.



Martin 139WS
Foong Bin Ting Rabut 50
Ubon, décembre 1940.

© P-A. Tilley - 2002

Le M.139WS n'est pas à la même échelle.

Un des rares Potez 25A2 survivants, photographié à côté d'un Nakajima Ki.43 à Don Muang, vers septembre 1945. (RAF Museum)

maintenir en état de vol les Potez 25 et les Morane 406.

À la suite de l'évasion de Pouyade, les Japonais ont ordonné la dissolution de la dernière escadrille de chasse encore en activité. Ceux-ci disparaissent définitivement de l'inventaire de l'armée de l'Air en décembre 1942, mais ce n'est qu'une régularisation administrative puisqu'ils sont tous considérés comme « indisponibles » sur l'état décadaire du 1er septembre 1942.

La réaction des Japonais au départ de Pouyade et Bernavon ne se limite pas à la dissolution de l'escadrille de chasse. Le personnel navigant est dispersé dans des services ne dépendant pas de l'armée de l'Air et le colonel Weiser est mis en congé sans solde. Des membres de la famille du capitaine Pouyade sont incarcérés, son entourage étant placé en résidence surveillée. Aucun pilote célibataire n'est autorisé à voler seul, il doit être obligatoirement accompagné par un navigant marié, sur la famille duquel les autorités japonaises sont susceptibles d'exercer une pression. C'est la raison pour laquelle le capitaine Horvatte sera le seul à voler sur Potez 25 depuis Bien Hoa entre 1944 et 1945, assurant toutes les liaisons et évacuations sanitaires. Toutefois, un bombardement américain exécuté le 19 janvier 1945 détruit ou endommage un grand nombre d'avions français présents à Bien Hoa.

La fin de l'Indochine française

Le 1er décembre 1942, après les débarquements alliés en Afrique du Nord et l'invasion de la zone libre, l'aviation de l'armistice est dissoute. Soit ses avions sont saisis par l'occupant, soit ils sont mis à la disposition du camp allié. Mais pas en Indochine ! L'armée de l'Air de l'armistice survit donc dans ce territoire coupé de tout et occupé par les Japonais. La situation devient encore plus complexe lorsque le 9 août 1944 le gouvernement provisoire de la République française prend le pouvoir et que le gouvernement de Vichy se retrouve en exil à Sigmaringen. Une forte agitation du mouvement viêt-minh ne fait qu'ajouter à la confusion ambiante.

Tandis que la résistance intérieure prend de l'ampleur, soutenue par les Alliés depuis la Chine et l'Inde, les responsables militaires s'organisent en vue d'un affrontement avec les Japonais. Cependant, ils ne disposent pas des moyens de leurs ambitions et ne peuvent qu'espérer une rapide intervention des forces alliées – qui ne viendra pas.

Car, tout le monde va être pris par surprise par la vaste offensive japonaise du 9 mars 1945.

À cette époque, l'aviation dispose encore de 24 Potez 25, 5 Potez 29, 3 Potez 542 et 3 Loire 130. Sur le tableau en encadré ne figurent que les avions immédiatement disponibles.

L'assaut japonais est bref mais brutal. Dès les premières heures, la plupart des avions sont détruits au sol par les Japonais ou mis hors d'usage par les Français [6]. Les deux Loire 130 basés à Vatchay sont coulés volontairement et le troisième au Grand Lac est incendié. L'escadrille de transport-bombardement saborde ses appareils le 10 mars. Privés d'avions, les aviateurs forment des groupements et se battent au sol. Plusieurs y laisseront la vie, comme le capitaine Mayaud, mort d'épuisement dans la jungle. Le capitaine Estienne, commandant en second de la 1/CBS, est tué à coups de sabre en combattant sur le Mamelon des Deux Arbres, près de Tien Yen (qui sera par la suite rebaptisé Mamelon des Aviateurs); ses six compagnons faits prisonniers sont ligotés par les Japonais et massacrés à la baïonnette.

Les deux Potez 25 détachés à Son La, et un troisième qui rejoindra par la suite, seront les derniers avions français utilisés en Indochine. Le sous-lieutenant Coquard de la 1/CBS se trouve alors immobilisé par une panne à Son La. Après réparation, le 16 mars, il est envoyé à Kunming pour prendre contact avec la 10th *Air Force* américaine. À son bord se trouve le *Major* Witzenberg, un pilote américain abattu le 3 mars près de Tong et recueilli par les Français. Coquard se rend à la mission militaire de la France libre à laquelle il explique la situation désespérée dans laquelle se trouvent les Français. À la demande des responsables de la mission, il accepte de rejoindre la colonne Alessandri pour apporter des vivres et deux postes de radio. Il décolle à bord de son Potez 25, mais son corps et l'épave de son appareil seront retrouvés dans la jungle deux mois plus tard, à mi-chemin entre Kunming et le Laos. L'enquête officielle conclura à une panne d'essence consécutive à une erreur de navigation, mais il est vraisemblable qu'il a été plutôt victime d'une panne de moteur.

Il est également fait mention par un témoin [5] de l'arrivée à Kunming d'un Potez 29 sanitaire piloté par un adjudant-chef quelques jours avant le coup de force japonais. L'appareil s'est écrasé sur la piste, sans dommages corporels. Le pilote et les deux mécaniciens qui l'accompagnaient ont été aussitôt renvoyés en France. En tout 10 officiers, 78 sous-officiers et 12 Indochinois de l'armée de l'Air trouveront refuge à Kunming.

Les derniers Potez 25 du capitaine Vouzellaud effectuent un certain nombre de missions d'observation au profit de la colonne Alessandri jusqu'à la fin avril 1945. Le capitaine Horvatte, blessé par balle lors d'une mission de reconnaissance, doit se poser en catastrophe. Il est fait prisonnier. Le ou les deux derniers Potez 25 gagnent Kunming, mettant un point final à l'histoire de l'aviation française en Indochine pendant la Seconde Guerre mondiale. ■

L'auteur tient à remercier Messieurs P.A. Bodin, André Châtel, Jean Gaxotte, Alfred Horvatte, Marcel Hutter, William Labussière, J. Michel, J. Vouzellaud, pour la plupart aujourd'hui décédés, et Edward M. Young, spécialiste de l'aviation thaïlandaise, auteur notamment de *Aerial Nationalism - A History of Aviation in Thailand* – Smithsonian, 1995.

[5] Correspondance de M. Labussière avec l'auteur du 16 mars 1983.
[6] Tous les avions ne seront pas détruits, puisqu'en septembre 1945, les Français retrouveront un Loire 130 (SHM), un Potez 542, un Caudron C.635 et une bonne demi-douzaine de Potez 25.

HAPPY JACK ET SON BUGGY

Jack Ilfrey

John Stanaway

Jack Ilfrey fut l'un des premiers as de la guerre sur P-38 Lightning. Il volait au sein du 94th *Fighter Squadron* (1st *Fighter Group*) depuis l'opération « Torch » en novembre 1942. Il avait dû affronter de nombreux dangers pour abattre six avions allemands avant la fin de la campagne en mai 1943.

Ilfrey était un jeune et bouillant texan, bercé dès sa plus tendre enfance par le récit des aventures des cow-boys. Quand il dut se poser au Portugal, alors qu'il reliait directement l'Angleterre à l'Algérie en novembre 1942, il s'échappa au nez et à la barbe de gardes portugais en leur faisant une démonstration des qualités du P-38F en matière de décollage ultra-rapide. Il avait, en effet, accepté de leur faire un « amphi-cabine », mais avant qu'ils aient eu le temps de revenir de leur surprise, il avait mis le contact et décollé sous leurs yeux ébahis. L'accélération avait été si brutale, que les gardes avaient été renversés par le déplacement d'air !

Les combats aériens furent pénibles pour les Alliés après l'invasion de l'Afrique du Nord, mais ils en sortirent finalement vainqueurs, chassant l'ennemi de l'autre côté de la Méditerranée. Ilfrey obtint des victoires contre des Messerschmitt 109 et 110, et aussi contre des Focke-Wulf 190, avant d'être renvoyé aux États-Unis au milieu de l'année 1943. Il passa quelques mois comme instructeur sur P-38 en Californie, mais il n'appréciait pas d'être tenu à l'écart de l'action.

Au printemps 1944, il fut affecté à une escadrille de P-38 en Angleterre qui dépendait du célèbre 20th *Fighter Group*, les fameux « casseurs de locomotives ». La nature des combats qu'il découvrit avec le 79th *Fighter Squadron* n'avait rien de commun avec la décontraction et l'insouciance qui régnaient en Afrique du Nord. Elle était bien révolue l'époque où avec quelques appareils ils allaient se mesurer à des formations entières de chasseurs ennemis. Désormais, le ciel était rempli de centaines de bombardiers lourds escortés par des dizaines de P-38, P-47 et P-51. Ilfrey effectua sa première mission d'escorte fin avril 1944 et fut impressionné par la planification minutieuse permettant de faire évoluer autant d'avions en si peu d'espace.

Il remporta ses deux dernières victoires lors du raid de 700 bombardiers au-dessus de Berlin, le 24 mai 1944. Quarante-sept P-38 du 20th FG effectuèrent leur jonction avec les bombardiers qui revenaient de leur objectif, quelques minutes après 11 heures du matin. Ilfrey était à la tête du *Red Flight* du 79th FS quand il découvrit que les bombardiers étaient attaqués par quelque soixante-dix chasseurs allemands.

Trois Me 109 furent endommagés par le 79th FS et deux autres abattus – tous deux par Jack Ilfrey. Le premier fut revendiqué alors qu'Ilfrey et sa section grimpaient à la rencontre de l'ennemi vers 10 000 mètres. Un P-38 toucha un Messerschmitt avant que les autres n'interviennent pour forcer les Américains à rompre l'engagement. Cependant Ilfrey parvint à aller jusqu'au bout de son action, descendant sa proie en flammes à la sortie d'un virage serré. Alors qu'il venait de dégager brutalement pour éviter de se faire surprendre sur ses six heures, il se retrouva nez à nez avec un autre Messerschmitt 109. La collision était inévitable. L'extrémité de l'aile droite du P-38 racla sur le fuselage du chasseur ennemi et la secousse manqua de faire basculer le Lightning. Le temps de revenir de sa surprise et de reprendre la situation en main, Ilfrey aperçut le 109 tomber comme une masse en flammes. Toutefois, l'entrelacs de tôles déchiquetées et tordues qui terminait son aile droite n'avait rien pour inspirer confiance. N'importe qui aurait alors décidé d'abandonner l'avion. Mais pas Jack Ilfrey ! Sa réputation d'intrépidité était telle que l'on rapporte qu'une note de service aurait ordonné d'enlever toute épave du terrain de peur qu'Ilfrey ne tente de la faire décoller !

Cependant, son habileté était à la hauteur de sa bravoure. Il avait déjà été porté disparu quand le ronronnement caractéristique de ses moteurs Allison V-1710 se fit entendre au-dessus de sa base. Devant une assistance admirative et soulagée, il posa impeccablement son P-38 bien mal en point et roula sans aide extérieure jusqu'à son aire de parking. Non seulement il avait échappé à la

mort ou à la capture, mais il revenait avec deux victoires qui le hissaient en tête du palmarès du 20th FG.

Moins de deux semaines plus tard eut lieu le débarquement de Normandie et le 20th FG fut engagé à fond pour appuyer l'effort allié en direction de l'est. Entre le 6 et le 11 juin 1944, les unités de P-38 des 8th et 9th *Air Forces* furent employées pour protéger la flotte d'invasion. À partir du 12, le 20th FG exécuta des missions d'interdiction au-dessus des routes et des ponts par lesquels pouvaient passer les renforts allemands à destination du front de Normandie.

Jack Ilfrey effectua sa première vraie mission offensive le 13 juin quand il commanda une attaque en piqué du 79th FS contre le pont de chemin de fer de La Possonnière, près d'Angers. Son P-38 était armé de deux bombes de 1 000 livres qu'il comptait larguer sur les rails. Il mena l'attaque en piqué tard dans la soirée et constata que le pont et les voies ferrées avaient été fortement endommagés. Le 79th FS patrouilla ensuite sur le secteur, mitraillant des objectifs d'opportunité en remontant vers la Normandie. Ilfrey venait juste de battre le rappel de ses équipiers à 2 400 mètres, lorsqu'il aperçut une locomotive sous pression en gare du Lion d'Angers. Avec un petit sourire en coin, il plongea pour l'attaquer. À cette époque, la plupart des trains allemands étaient protégés par une puissante artillerie anti-aérienne montée sur des wagons plats et Ilfrey savait qu'il prenait là un risque considérable. Il évacua cette considération de son esprit et entreprit une passe perpendiculaire à la locomotive. Il se rendit compte que le danger était bien présent quand d'un wagon monta une giclée de traçantes. Il ouvrit le feu à son tour et toucha la locomotive qui disparut brusquement dans un nuage de vapeur. Au moment où il passa à la verticale des volutes de fumée blanche, il comprit qu'il avait été atteint au moteur droit et que son P-38 était en feu. Quelqu'un l'appela à la radio et l'exorta à évacuer son avion manifestement condamné.

Avec beaucoup d'efforts, Ilfrey parvint à gagner une altitude de 750 mètres. Son habitacle était rempli de fumée, mais elle fut chassée par l'appel d'air quand il ouvrit la panneau vitré de secours. Il put basculer l'avion sur le côté gauche et glisser dans le vide entre les deux poutres. Puis ce fut le silence absolu et Ilfrey atterrit lourdement contre l'angle d'un bâtiment de ferme. Les autres pilotes du 79th FS étaient catastrophés. Le *Lieutenant* Arthur Heiden volait derrière son leader et vit un grand nombre de canons de *flak* dans les champs autour de la gare tirer sur l'infortuné P-38. Heiden pensa se poser et récupérer Ilfrey, mais toutes les portions de terrain praticables étaient couvertes d'obstacles pour en interdire l'usage aux planeurs. Il ne put qu'assister en spectateur impuissant à la descente de son chef qu'il vit ensuite rebondir sur une grange et s'étaler apparemment sans vie sur le sol. Mais les pilotes du 79th FS furent rapidement soulagés en voyant son corps s'animer. Son parachute s'était ouvert trop bas et ils craignaient maintenant qu'il ait été sérieusement blessé en percutant le bâtiment.

Pour Ilfrey, le temps s'était condensé. Il lui sembla qu'il ne s'était écoulé que quelques secondes entre le moment où il avait ouvert sa verrière et celui où il s'était relevé, drapé dans son parachute, un véritable aimant pour les Allemands qui n'allaient pas tarder à déboucher dans la cour de la ferme. Un fermier et trois enfants s'approchèrent de lui avec curiosité. Ilfrey s'adressa à eux dans les rares mots de français qu'il connaissait. Ce fut suffisant pour que le fermier lui montre du doigt la direction d'Angers. Après l'avoir rapidement remercié, Ilfrey se hâta de disparaître. Au moment où il pénétra dans un

Le premier Lockheed Lightning de Jack M. Ilfrey, un P-38F-1 (41-7587) surnommé « Texas Terror », avec lequel il remporta ses première victoires en Tunisie.
(Photos, collection de l'auteur)

Retour difficile d'une mission mouvementée le 24 mai 1944. On distingue parfaitement les dommages subis par l'aile droite lors de la collision avec un Bf 109.
C'est sur ce P-38J-15-L0 (43-28431) que Jack Ilfrey sera descendu près d'Angers le 13 juin 1944.

Le P-38J-15-LO (43-28431), baptisé « le buggy de Jack-le-Bienheureux ». De gauche à droite : Sgt. John Chiaputty, Capt. Eugene Hinkston (chef mécanicien), Capt. Jack Ilfrey, Pfc. Charles Kirkhart et Sgt. Roy Miller.

sous-bois, il vit la fumée qui marquait le point d'impact de son P-38 et il entendit les munitions exploser. Il courut à travers la forêt jusqu'à ce qu'il se laisse tomber d'épuisement dans l'herbe haute. Il avait emporté sa trousse de survie et, en consultant la carte qu'elle contenait, il se rendit compte qu'il se trouvait à environ 16 km au nord-ouest d'Angers, en plein cœur des lignes ennemies. Il n'était pas question d'emprunter la route classique des évasions, vers les Pyrénées et l'Espagne. Le plus gros danger qu'il courait était de tomber sur une patrouille allemande ou des civils qui le dénonceraient. En Europe, les aviateurs « en cavale » avaient l'avantage de se trouver au milieu de la civilisation et le désavantage d'être sur un terrain quadrillé par l'ennemi, alors que dans le Pacifique, ils se trouvaient, certes, au milieu d'une nature hostile, mais seuls.

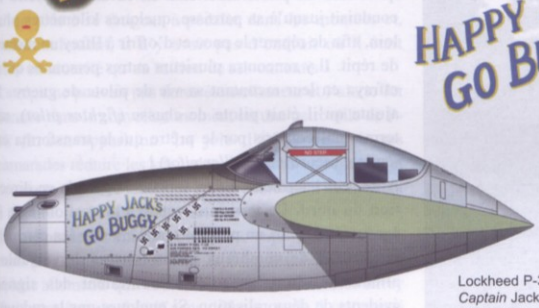
Abandonnant sa combinaison de vol et tout attirail militaire, Ilfrey ne conserva que ses effets dont l'anonymat lui permettait d'espérer franchir les barrages, surtout s'il mettait la plus grande distance possible entre lui et l'épave de son P-38. Une fois la nuit tombée, il se risqua à emprunter une route qui menait vers le nord. Il ne marchait que depuis quelques minutes sur cette route lorsque deux jeunes garçons à vélo le rattrapèrent. Sa stupéfaction fut grande d'entendre l'un des deux adolescents lui demander dans un anglais d'écolier si, par hasard, il n'était pas le pilote du Lightning américain qui s'était écrasé tout à l'heure. Tout espoir de passer inaperçu dans la France occupée venait de s'évanouir d'un coup.

Cependant, une petite voix intérieur lui murmura que la situation n'était peut-être pas aussi désespérée qu'il pouvait le croire. Il répondit à moitié en anglais, à moitié en français, qu'en effet, c'était bien lui. Les deux jeunes se présentèrent, l'un s'appelait Jean et avait 17 ans, l'autre Raymond et en avait 19. Ils lui dirent que les Allemands le recherchaient, mais qu'ils pensaient pouvoir le cacher dans leur village. Ilfrey prit place sur le porte-bagages d'un des vélos et ils arrivèrent jusqu'à une petite bourgade où le père de Raymond tenait un café. Le fugitif savoura un moment de tranquillité à partager le dîner de la famille de Raymond. La famille s'appelait Charvau et Raymond avait une sœur, Odette. Bien que la conversation fût limitée par le vocabulaire, Ilfrey réussit à comprendre que les Allemands n'occupaient pas à proprement parler le village, mais que de temps en temps quelques soldats venaient boire un coup au café. Après une longue discussion, le père en arriva à la conclusion qu'il ne lui semblait pas trop risqué de cacher l'Américain jusqu'à l'arrivée des troupes alliées.

Les jours suivants, Ilfrey fit connaissance avec la France occupée. Il fut très étonné de constater qu'il y avait des poulets, des œufs, du lait et des fruits frais en abondance, autant de denrées rares en Angleterre. Cependant, d'autres produits, comme le café, le sel ou le sucre, étaient rationnés. Le peu de français qu'Ilfrey avait appris en Afrique du Nord ne lui était pas d'une grande utilité, toutefois, en captant un mot ici et là, il comprenait quand Odette lui demandait de couper du bois, de nettoyer le plancher ou même de préparer le repas. Il s'habitua même à voir arriver des soldats allemands, qu'il comparait volontiers à des boy-scouts insouciants. Dès qu'ils entraient dans le café, il s'empressait de passer le balai ou de porter du bois dans la cuisine.

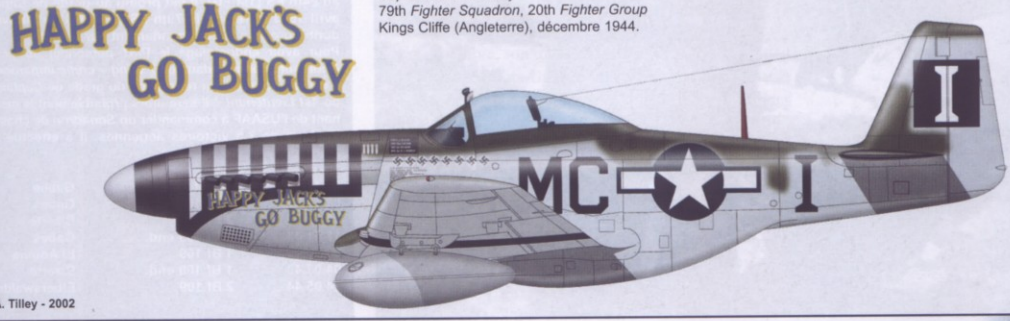
Au bout de quelques jours, Ilfrey commença à s'inquiéter du fait que beaucoup de monde dans le village était au courant de sa présence. Il était même devenu une sorte de curiosité locale et des gens venaient au café dans le seul

Lockheed P-38F-1-LO (41-7587)
1st Lieutenant Jack M. Ilfrey
94th *Fighter Squadron*, 1st *Fighter Group*
Châteaudun-du-Rhumel (Tunisie), mars 1943.



Lockheed P-38J-15-LO (43-28431)
Captain Jack M. Ilfrey
79th *Fighter Squadron*, 20th *Fighter Group*
Kings Cliffe (Angleterre), mai 1944.

North American P-51D-5-NA (44-13761)
Captain Jack M. Ilfrey
79th *Fighter Squadron*, 20th *Fighter Group*
Kings Cliffe (Angleterre), décembre 1944.

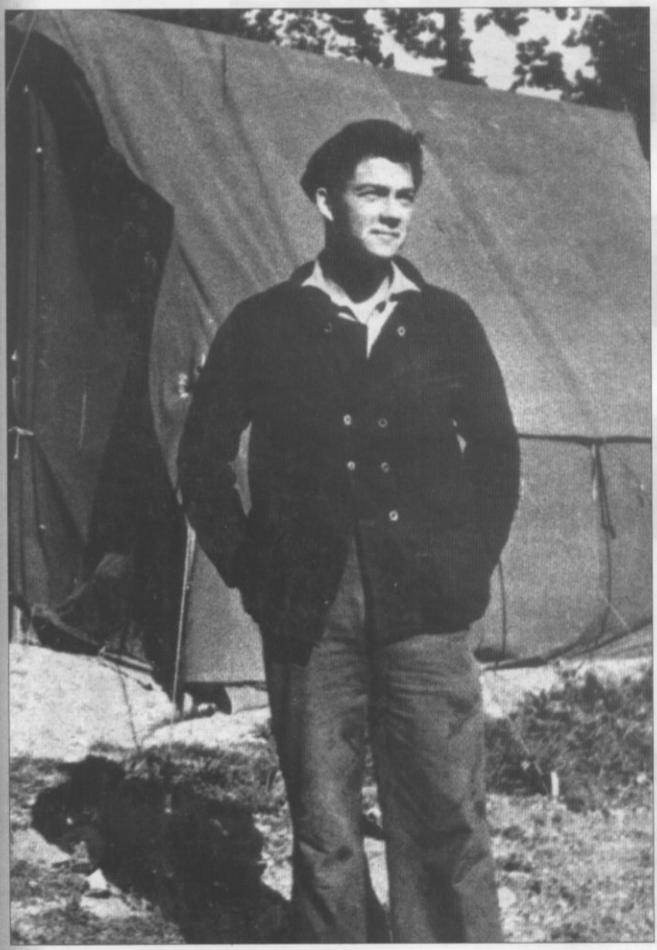


© P-A. Tilley - 2002

but de le voir. Ilfrey ne se rendit vraiment compte des risques que prenait la famille Charvau que plusieurs années plus tard. L'invasion semblait piétiner sur les côtes normandes et la radio annonçait même que les Alliés étaient repoussés à la mer. Il était temps pour Ilfrey d'aller à la rencontre des troupes alliées tant qu'elles ne se trouvaient pas trop éloignées du village. Il se fit prêter des habits et Jean lui fit faire des papiers d'identité à la mairie en utilisant l'une des photos qu'il transportait dans sa trousse de survie. Il s'appelait désormais Jacques Robert. Odette lui prêta sa bicyclette pour faciliter son périple. Après avoir fait le plein de nourriture, l'Américain était prêt pour l'aventure.

Odette lui donna un papier sur lequel elle avait écrit qu'il se rendait chez ses parents à Bayeux (qui était certainement aux mains des Alliés) et que, blessé dans un bombardement, il avait perdu l'usage de la parole. Après avoir échangé les billets flambant neufs qui se trouvaient dans sa trousse de survie contre des pièces usagées et quelques coupons de pain, il donna les premiers coups de pédale sur la N162 qui devait le conduire jusqu'à Caen.

Jack M. Ilfrey déguisé en paysan français. Il ne manque que la baguette de pain et le « kil » de rouge pour faire encore plus couleur locale.



Plus il avançait vers le nord, en direction des lignes alliées, plus il rencontrait de troupes allemandes. Il fut arrêté par une sentinelle qui gardait l'entrée d'un terrain d'aviation. Il pria pour que ses manières ne révèlent pas sa vraie nationalité, mais le soldat allemand parut satisfait à l'examen de sa carte d'identité. Il la reprit d'une main tremblante et décida de couper à travers l'aérodrome pour retrouver sa route. Il aperçut en passant quelques Messerschmitt 109 moteur tournant avant un départ en mission. Pendant un instant, il se souvint qu'en Afrique du Nord, il avait piloté un de ces appareils capturés pour satisfaire sa curiosité. Il se demanda s'il ne pouvait pas en voler un et regagner l'Angleterre avec. Cependant, les risques étaient trop élevés et il poursuivit son chemin en vélo.

Il passa la nuit dans une grange et s'endormit paisiblement dans le foin pour n'être réveillé que par le chant du coq. Après avoir avalé un peu de pain et quelques gorgées de vin, il s'apprêtait à reprendre sa route quand il s'aperçut qu'il avait un pneu à plat. Avant qu'il soit submergé par le désespoir, un prêtre qui passait devant la grange en vélo s'arrêta pour l'aider. Il parlait un anglais impeccable et Ilfrey décida de lui confesser qu'il était un pilote américain en cavale. Le prêtre le conduisit jusqu'à sa paroisse, quelques kilomètres plus loin, afin de réparer le pneu et d'offrir à Ilfrey un instant de répit. Il y rencontra plusieurs autres personnes qu'il effraya en leur racontant sa vie de pilote de guerre. Il ajouta qu'il était pilote de chasse (*fighter pilot*), un terme mal compris par le prêtre qui le transforma en « pilote meurtrier » (*killer pilot*) !

Après cet intermède, Ilfrey reprit son périple en direction du nord. Le terrain devenait plus vallonné et il éprouvait de plus en plus de mal à monter les côtes. Il rencontrait de nombreux petits convois de véhicules allemands, dont les soldats montraient des signes évidents de démoralisation. Si quelques-uns le rudoyèrent au passage, d'autres furent plus aimables comme ce conducteur qui lui offrit de remorquer sa bicyclette derrière son camion. Pendant un bon moment, Ilfrey

Jack Milton Ilfrey
« Happy Jack »

Né le 31 juillet 1918 à Houston (Texas), Jack Ilfrey s'engage dans les *Army Reserves* et est nommé *2nd Lieutenant* le jour où il reçoit son brevet de pilote, le 12 décembre 1941. Affecté d'abord au 26th PS (51st PG), il passe rapidement au 94th FS (1st FG). Il est promu au grade de *Captain* le 5 avril 1943 et rejoint le 79th FS (20th FG) le 20 avril 1944, dont il prendra le commandement par la suite.
Pour avoir endommagé le P-47 personnel du général E. Anderson, commandant le 67 *Wing – crime impardonnable* – il est temporairement rétrogradé du grade de *Captain* à celui de *1st Lieutenant* ! Il sera alors probablement le seul lieutenant de l'USAAF à commander un *Squadron* de chasse.
Titulaire de 7,5 victoires aériennes, il a effectué 70 missions de guerre.

29.11.42	1/2 Bf 110	Gabès
02.12.42	2 Bf 109	Gabès
26.12.42	2 Fw 190	Bizerte
11.01.43	1 Bf 109 end.	Gabès
03.03.43	1 Bf 109	El Aouina
04.03.43	1 Bf 109 end.	Bizerte
24.05.44	2 Bf 109	Elberswalde

Dédicacée par Jack M. Ilfrey à l'auteur, cette photo le montre sur l'aile de son P-51D (44-13671) en septembre 1944. L'appareil n'a pas encore reçu les bandes noires sur le capot, signe distinctif du 20th FG.

n'eut plus à se fatiguer à pédaler dans les montées et, paradoxalement, il n'y avait pas d'endroit où il était plus en sécurité qu'au milieu de ses ennemis !

Ce répit ne pouvait pas durer éternellement et l'alerte fut donnée dans le convoi au moment où une patrouille de P-38 fit son apparition. La joie d'Ilfrey de voir ses camarades réduire les véhicules allemands en cendres fut de courte durée, le temps de comprendre qu'il lui faudrait à nouveau pédaler dans les côtes...

La région de Domfront (Orne) le conquit par sa beauté, mais peu avant d'entrer dans la ville, il fut arrêté par un soldat allemand qui voulut lui arracher son vélo. Ilfrey était peut-être un fugitif sans défense, mais il était aussi un pilote de chasse de tempérament et il résista autant qu'il le put à la confiscation de son moyen de transport. Par chance, un camion allemand s'arrêta et fit monter le soldat. Un poing rageur levé, Ilfrey hurla quelques borborygmes et onomatopées bien sentis alors que le camion s'éloignait. Néanmoins, il finit par céder son vélo à un autre soldat allemand qui soutenait un de ses camarades blessés peu avant d'arriver à Fontenay [?]. Visiblement, le front n'était pas très éloigné et les deux soldats arrivaient droit du champ de bataille. Cette fois, Ilfrey ne put s'opposer à la réquisition de son moyen de transport et il remercia mentalement Odette de lui avoir permis d'arriver jusque là avec une moindre fatigue.

Il continua à pied, guidé par le bruit de la bataille. Les Allemands qu'il croisa étaient tous dans un état d'extrême agitation. Il était tout proche de la ligne de front. Des patrouilles furent lancées à sa recherche, car les Allemands le soupçonnaient sans doute d'être un franc-tireur. Il rencontra des civils très amicaux et quand il leur révéla son identité, ils clamèrent leur joie d'être enfin libérés. Pendant plus d'une semaine, son sort n'avait tenu qu'à la bonne volonté des Français, et à leur courage, car ils savaient ce qu'ils encouraient s'ils étaient pris à aider un aviateur allié. Il commençait à désespérer du résultat de son entreprise quand une intense activité militaire lui indiqua la présence toute proche des troupes alliées. Mais, chaque pas en direction de la liberté l'exposait aussi un peu plus à la vue d'un ennemi sur ses gardes.

À un moment, il aperçut des Spitfire de la RAF qui cherchaient des cibles à mitrailler. L'un d'eux fut atteint par la DCA et dégagea rapidement vers le nord. Il trouva des camions britanniques abandonnés, apparemment détruits par des mines, signe qu'il tenait maintenant le bon bout. Tout à coup, Ilfrey se rendit compte qu'il marchait sur une route infestée de ces engins diaboliques et il commença à se déplacer avec plus de circonspection. Il arriva à un croisement bloqué par des troncs d'arbre où il fut apostrophé par une voix typiquement anglaise : « *Mais que diable fait un civil français ici ?* » Puis il aperçut un casque britannique et comprit qu'il avait réussi.

Le 20 juin 1944, Ilfrey était de retour en Angleterre, où il établit son rapport d'évasion. La procédure normale aurait voulu qu'il soit transféré sur un autre théâtre d'opérations, afin d'éviter qu'il ne soit amené à dévoiler l'identité des personnes qui l'avaient aidé au cas où il tomberait à nouveau entre les mains des Allemands. Mais, il fut autorisé à retourner au 79th FS qui, entre-temps, avait été transformé sur P-51 Mustang. Il prit à nouveau le commandement de son escadrille en septembre.

Début décembre, son tour d'opérations arriva à expiration et il rentra aux États-Unis. L'action était terminée pour le jeune chien fou texan et il passa le reste de la guerre dans un état-major sur la côte Ouest des USA en vue des dernières offensives de la guerre du Pacifique.

Après la guerre Jack Ilfrey entra dans l'aviation commerciale jusqu'à ce que sa vue lui joue des tours et l'empêche de piloter. Il embrassa alors une nouvelle carrière dans la banque et l'immobilier.

Il n'a jamais oublié la gentillesse et le courage de ses hôtes français auxquels il rendit une visite pleine d'émotion en 1983.

Le GC I/7

Alignement des MS.406 de la 1ère escadrille en août 1940 à Rayack.
Au premier plan, le n° 405 (« 2 », N-823) versé au I/7 le 19 mai.
Le GC I/7 avait adopté des chiffres arabes comme code tactique.
(Archives Aéro-Journal)

Lorsque que la guerre éclate, le GC I/7 n'existe plus *stricto sensu*, car fondu dans une escadre de marche avec le GC I/6 à Biskra. Cette unité a pourtant été la première à être équipée en Morane 405/406 dès le mois de mai 1938. Dissoute à Oran-La Sénia le 11 octobre 1939, l'escadre de marche forme le noyau des nouveaux GC I/9 et II/9. Toutefois, par dédoublement de ces deux unités, les GC I/6 et I/7 sont recréés le 1er décembre. Réduit à sa plus simple expression, sans avion, le I/7 doit attendre le 8 janvier 1940 pour avoir un commandant. Une partie du personnel est alors embarquée pour Marseille le 20 janvier, où le I/7 est reconstitué sur la base de Marignane, recevant 28 MS.406 neufs qui sont aussitôt embarqués à bord du *Commandant Teste* à destination du Levant.

Le 6 mars 1940, matériel et personnel sont enfin réunis sur la base de Rayack (Liban). L'entraînement peut alors commencer, mais il commence plutôt mal. Le 5 avril, le capitaine Corbeau, commandant la 1ère escadrille, se tue à bord du MS.406 n° 834 en voulant effectuer un tonneau lent à très basse altitude. Il est remplacé par le capitaine Dessalles.

L'invasion allemande du 10 mai 1940 précipite la mise en alerte du groupe. Le 21 juin, il gagne le terrain de campagne d'Estabel, à une quinzaine de kilomètres de Rayack. Ayant appris la signature de l'armistice, le capitaine Tulasne cherche à se rapprocher les Britanniques aux côtés desquels il veut poursuivre la lutte. Il obtient un accord pour envoyer une patrouille en Égypte qu'il compte rejoindre par la suite. Les MS.406 n° 826 (adjudant-chef Coudray), 827 (adjudant-chef Ballatore) et 833 (lieutenant Péronne) arrivent à Ismailia le 23 juin, mais Péronne brise son train. Les deux autres sont envoyés à Amriya, pour assurer la protection de la flotte française mouillée à Alexandrie. Mais, on est le 26, l'armistice est entré en vigueur et Tulasne devra trouver un autre moyen pour rejoindre l'Égypte [1].

Le MS.406 n° 56 de l'escadre de marche à Oran-La Sénia pendant l'été 1939. Malgré la « dépersonnalisation » des deux groupes qui composaient cette escadre, chaque escadrille avait conservé ses traditions.
(DR)

La vie s'écoule lentement pour le I/7, maintenu en activité par les commissions d'armistice. Les événements commencent à se précipiter début mai 1941. Le gouvernement de Vichy a en effet autorisé les avions allemands (puis italiens) à transiter par la Syrie et le Liban pour ravitailler et appuyer la rébellion anti-britannique en Irak. Le I/7 est donc placé en état d'alerte. Il fait connaissance avec les nouveaux arrivants le 11 mai, quand une patrouille force trois Bf 110D de la 4./ZG 76 à se poser à Rayack... d'où ils repartiront librement en direction de Mossoul après avoir été ravitaillés par les Français.

Le 16 mai, le groupe retrouve Estabel, joli petit terrain de campagne dans les oliviers, sans aucune infrastructure.

La RAF n'est pas décidée à rester les bras croisés face à cette invasion d'avions allemands. Le 14 mai, deux Blenheim escortés par des Tomahawk mitraillent des Heinkel He 111 à Palmyre. Ce n'est pas encore la guerre, mais cela en prend le chemin. Le 18 mai, quatre Morane interceptent un Martin Maryland qui parvient à fausser compagnie à ses assaillants; ce qu'ignorent les pilotes du I/7, c'est qu'à son bord se trouve... le capitaine Tulasne venu prendre des photos des principaux terrains syriens. Plusieurs interceptions sont tentées dans les jours qui suivent, mais sans grand succès. Le moteur des Morane surchauffe à plein régime et des projections d'huile sur le pare-brise contraignent fréquemment les pilotes à abandonner les poursuites. Mais, pas toujours.

Le 28 mai à 10h20, un Blenheim Mk. IV (V5818) du N° 211 *Squadron*, piloté par le *Sergeant* Davis, survole Alep-Nerab. Alertés à temps, trois MS.406 l'interceptent. Le sous-lieutenant Vuillemin surprend le Blenheim en lisière du terrain et l'abat au nord-ouest de Nerab d'une seule rafale. Les trois aviateurs britanniques sont tués.

Le 7 juin, les adjudant-chef Amarger et S/Lt Fabre

[1] Pour tout détail concernant l'évasion de Jean Tulasne, cf Aéro-Journal n° 25.

Le GC I/7 (1940-41)

MATÉRIEL
Morane 406

ÉTAT-MAJOR
Commandant de groupe
Cdt Deschamps de Pas 08.01.40 -

Commandant 1ère escadrille
Cne Corbeau - 05.04.40
Cne Dessalles 06.04.40 -

Commandant 2ème escadrille
Cne Tulasne - 05.12.40
Lt de La Taille 06.12.40 -

VICTOIRES
Période armistice : 3

PERTES À L'ENNEMI
Tués ou disparus 3
(S/Lt Seinturier, 22.06.41 - S/Lt Grimprel, 26.06.41 - Adj Dufour, 29.06.41)

TERRAINS

01.12.39	Oran-La Sénia
22.01.40	Marseille-Marignane
06.03.40	Rayack
21.06.40	Estabel
24.08.40	Rayack
16.05.41	Estabel
11.06.41	Homs (et dét. Rayack et Alep)
23.06.41	Alep-Nerab
01.07.41	Tell Arane
14.07.40	Alep-Nerab
04.10.41	Dissolution

VICTOIRES

28.05.41	S/Lt Vuillemin	Blenheim
04.07.41	A/C Amarger	Blenheim
08.07.41	A/C Amarger	Wellington

tentent d'intercepter un « P-40 » [un Tomahawk du N° 3 RAAF *Squadron*], mais celui-ci leur échappe facilement en mettant les gaz en piqué.

Le 9 juin, trois Morane protègent trois Potez 25 de l'EO 594 qui attaquent une colonne entre Deraa et Damas. Les Morane mitraillent à leur tour, mais ils sont tous les trois touchés par la DCA. Le sous-lieutenant Grimprel s'écrase au retour sur la piste de Damas-Mezzé.

Le 11 juin, Air Levant attribue le terrain de Homs au I/7, jugeant celui d'Estabel trop exposé. Cependant, en raison de l'éloignement du nouveau terrain du front, le commandant Deschamps de Pas décide de maintenir en permanence une patrouille de six avions à Rayack sous les ordres de son adjoint, le capitaine Polikow, et une seconde à Alep-Nerab, sous les ordres du capitaine Dessalles.

Dans la matinée, le I/7 reçoit l'ordre de mitrailler « quelques petites unités de la marine britannique » au large de Saïda. Quand le commandant de groupe découvre que ces quelques petites unités sont en fait la totalité de l'escadre britannique, il obtient l'annulation de l'ordre.

Le 14 juin vers 20 heures, des Blenheim bombardent Alep. Le capitaine Dessalles et deux de ses équipiers se lancent à leur poursuite. Dessalles réussit à rattraper un bombardier, mais en raison des projections d'huile sur son pare-brise, il tire au jugé. Touché par le mitrailleur arrière et pris par la nuit, il doit renoncer. Moteur serré, il se pose sur le ventre à Sfire. Son Morane est endommagé, mais lui est indemne.

Le 18 juin, la patrouille d'Alep est relevée par le GC II/3 et regagne Homs.

Le 22 juin, l'aviation française sort en force pour participer à la bataille de Palmyre. Le I/7 réalise 30 sorties dans la journée. À 17h30, une patrouille de sept appareils sous les ordres du commandant de groupe mitraille des véhicules à 10 km; au nord-est de la palmeraie. Le sous-lieutenant Seinturier est atteint par la DCA. Son avion se cabre puis glisse sur l'aile et explose au sol, entraînant son pilote dans la mort.

Le 23 juin, le I/7 se regroupe à Alep-Nerab pour être engagé au-dessus de Palmyre. À bout de souffle, ne disposant plus que de quatre avions en état de vol, il est laissé au repos jusqu'au 29.

Le 26 juin, le sous-lieutenant Grimprel, chargé de terminer le transfert entre Homs et Alep, est tué lors du mitraillage du terrain par les Tomahawk australiens. Ceux-ci ont mis le feu à un train de munitions dont l'explosion a ravagé l'aérodrome, balayant les D.520 du GC II/3 et tuant trois hommes.

Le 29 juin, une patrouille double conduite par le lieutenant de La Taille gagne Deir ez-Zor, d'où elle redécolle vers 8h30 pour attaquer des concentrations de véhicules et de troupes au sud d'Abou Kemal. L'adjudant Dufour est atteint d'une balle au pare-brise. Rien de grave, apparemment. Cependant, sur le chemin du retour, son Morane perd de la vitesse et émet une fine fumée blanche. Dufour baisse son train et se pose rapidement. Le Morane rebondit sur le terrain caillouteux et retombe sur le dos en se brisant en deux. Le malheureux pilote est carbonisé dans l'épave.

Le 1er juillet, le I/7 est desserré sur la piste auxiliaire de Tell Arane, mais maintient une patrouille en alerte permanente à Nerab.

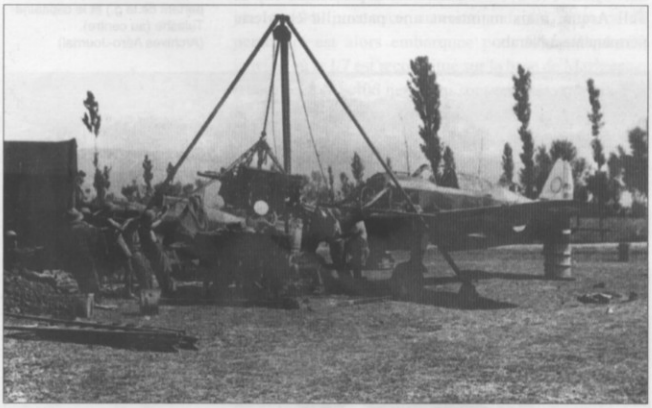
Ci-dessous :
alignement des MS.406 qui viennent juste d'arriver à Rayak, en mars 1940, sur fond de la chaîne de l'Anti-Liban et de ses neiges éternelles.
Au premier plan, le n° 829, futur « 3 » de la 2ème escadrille. (ECPA-D)

En bas :
les officiers du GC I/7 à Rayack en avril 1940.
On reconnaît, debout, le lieutenant Péronne (extr. gauche), le commandant Deschamps de Pas (4ème en partant de la g.), le capitaine Corbeau (6ème en partant de la g.) et le capitaine Tulasne (au centre).
(Archives Aéro-Journal)

Le n° 824, habituellement piloté par l'adjudant Grivelet, sera accidenté par le capitaine Dessalles le 19 mai 1941. (Collection J.V. Crow)

Le 4 juillet, un Blenheim est bien près de succomber sous les attaques de trois Morane. Touché, volant à vitesse réduite, il parvient cependant à s'échapper grâce à l'enrayage de l'armement des chasseurs français.

En revanche, un second Blenheim intercepté dans l'après-midi, n'aura pas cette chance. L'adjudant-chef Amarger et le sous-lieutenant Fabre enflamment son moteur gauche dès la première rafale. Le Blenheim, un appareil du N° 84 *Squadron* piloté par le *Pilot Officer* Ryan, part en vrille et s'écrase, non sans que le pilote ait réussi à évacuer. Seul survivant, il sera fait prisonnier.



Ce même jour, le I/7 reçoit le renfort de quatre Morane 406 venus de métropole. Malheureusement, l'un d'entre eux s'écrase sur la piste en atterrissant, tuant son pilote convoyeur, l'adjudant-chef Landry. Six appareils ont été déstockés début mai pour rafraîchir les pilotes du GC I/2, nouvellement reconstitué à Châteauroux. Bricolés à Aulnat pour recevoir des réservoirs supplémentaires sous les ailes, ils portent les traces de glorieuses blessures reçues en mai-juin 1940 ! Deux sont abandonnés en cours de route (un en Italie, l'autre en Grèce) et les trois qui sont affectés au I/7 sont si mal en point que les mécanos doivent travailler plusieurs jours pour les remettre en état. Deux des pilotes convoyeurs sont aussi affectés en renfort au groupe. En attendant, le I/7 n'aligne que 5 appareils disponibles.

Le 6 juillet, le sergent Sudan, atteint d'une balle dans le radiateur lors d'un mitraillage sur Raqqa, se pose en douceur dans la nature.

Le 7 juillet, le I/7 se lance dans la chasse de nuit et, ma foi, non sans succès. Peu après minuit (donc, le 8), profitant du clair de lune, l'adjudant-chef Amarger intercepte des bombardiers qu'il prend pour des Blenheim entre Nerab et Abou Danné. Il en touche un, mais, atteint à son tour par un mitrailleur anglais, il doit les laisser filer. Or, l'un de ces appareils, en fait un Wellington du N° 70 *Squadron* venu d'Égypte, s'écrase sur la piste à son retour suite aux dommages infligés par le Morane. Informé de ce fait, les Français confirment la victoire à Amarger.

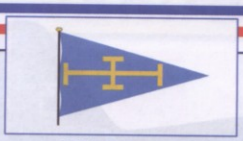
Le 10 juillet, la fin des proche. Quatre pilotes sont renvoyés en métropole à bord d'un Dewoitine 338 d'Air France. Le 12, le I/7 effectue son ultime mission, avec 11 Morane menés par le commandant Deschamps de Pas, en mitraillant une cinquantaine de camions au nord de Raqqa. À midi, le I/7 est informé de l'interdiction des vols. Le 14 juillet, le groupe est rassemblé à Alep-Nerab et le 19, les Morane survivants sont remis aux Britanniques, sauf deux qui sont symboliquement incendiés à Nerab. Neuf appareils sont transférés aux Français libres qui les rapatrient à Rayack.

Le 7 août, le personnel est rassemblé à Baalbeck avant d'être évacué sur la France. Le GC I/7 est officiellement dissous le 4 octobre 1941 à Marignane.

Ci-dessus :
changement de moteur du n° 744 à Estabel, le 23 mai 1941. L'appareil porte le chiffre « 5 » sur la dérive.
(Archives Aéro-Journal)

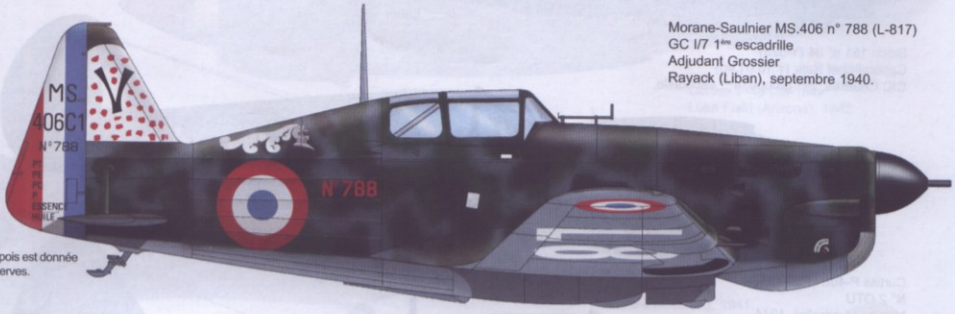
Ci-contre :
Alep-Nerab, vers le 20 juillet. Ce qui reste de l'aviation de Vichy au Levant y a été rassemblé.
Outre les Morane du I/7 (au premier plan, le n° 831 qui sera récupéré par les FAFL), on distingue au fond le Simoun n° 443, un Potez 63.11, le Martin 167F n° 83, le Potez 637 n° 43 et les deux LeO H-257bis de l'escadrille 1E.
(Australian War Memorial)

GC I/7 1ère escadrille
SPA 15
Heaume du Chevalier Bayard



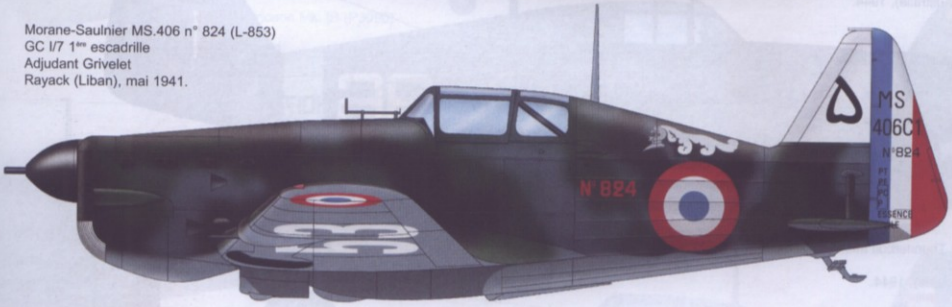
GC I/7 2ème escadrille
SPA 77
Croix de Jérusalem

Morane-Saulnier MS.406 n° 788 (L-817)
GC I/7 1ère escadrille
Adjudant Grossier
Rayack (Liban), septembre 1940.

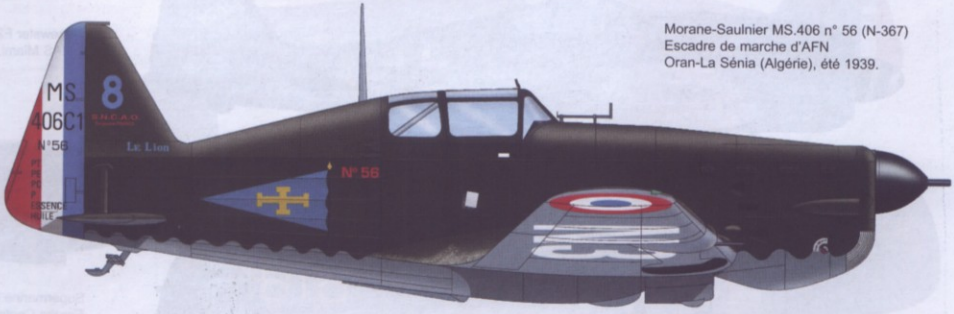


La couleur des pois est donnée sous toutes réserves.

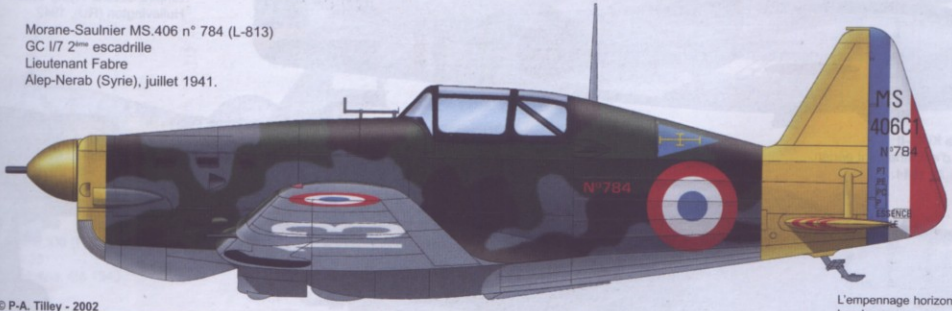
Morane-Saulnier MS.406 n° 824 (L-853)
GC I/7 1ère escadrille
Adjudant Grivelet
Rayack (Liban), mai 1941.



Morane-Saulnier MS.406 n° 56 (N-367)
Escadre de marche d'AFN
Oran-La Sénia (Algérie), été 1939.



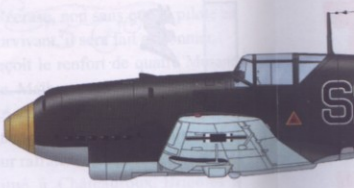
Morane-Saulnier MS.406 n° 784 (L-813)
GC I/7 2ème escadrille
Lieutenant Fabre
Alep-Nerab (Syrie), juillet 1941.



© P-A. Tilley - 2002

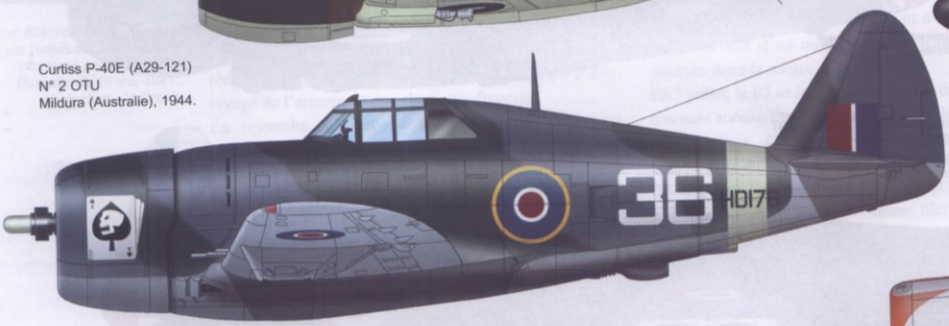
L'empennage horizontal portait des bandes rouges.

Bloch 151 n° 34 (Y-523)
Caporal-chef Rajtr († 10.01.40)
CIC Chartres, 2ème groupe, 4ème escadrille.

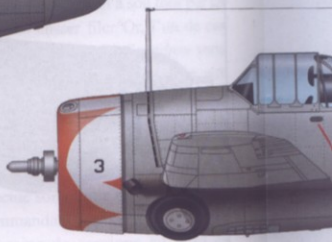


Messerschmitt Bf 109D
JVS 1
Werneuchen, fin 1939.

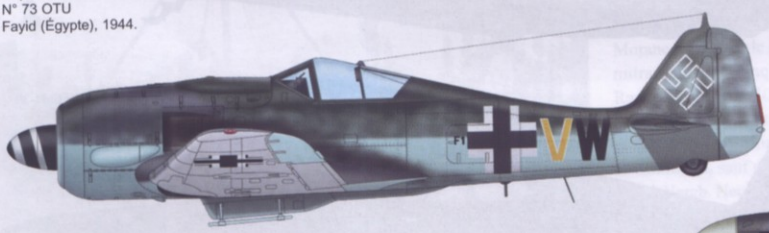
Curtiss P-40E (A29-121)
N° 2 OTU
Mildura (Australie), 1944.



Republic Thunderbolt Mk. I (HD176)
N° 73 OTU
Fayid (Égypte), 1944.

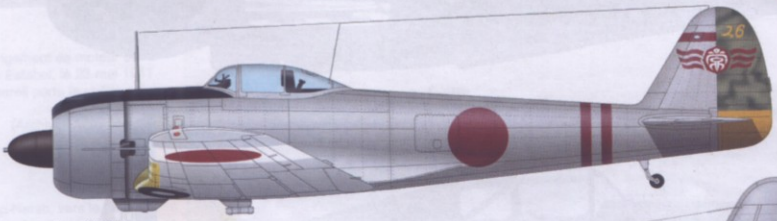


Brewster F2A-1 (BuAer 1391)
NAS Miami, mars 1942.

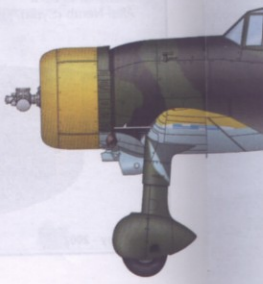


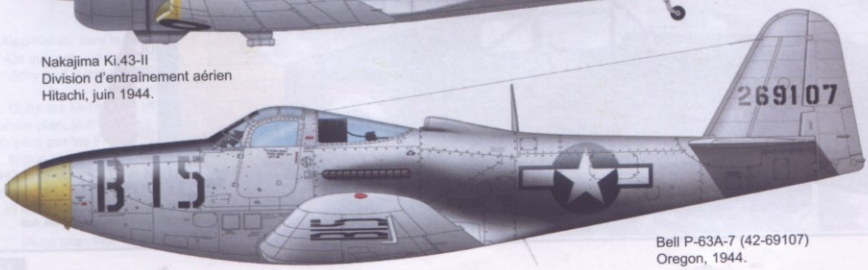
Focke-Wulf Fw 190A-8
I./Erg KG(J)
Pilzen (Tchécoslovaquie), mai 1945.

Supermarine Spitfire Mk. IIA (P7296)
Empire Central Flying School
Hullavington (RU), 1942.



Nakajima Ki.43-II
Division d'entraînement aérien
Hitachi, juin 1944.





Bell P-63A-7 (42-69107)
Oregon, 1944.

Advanced trainers

Entraînement avancé

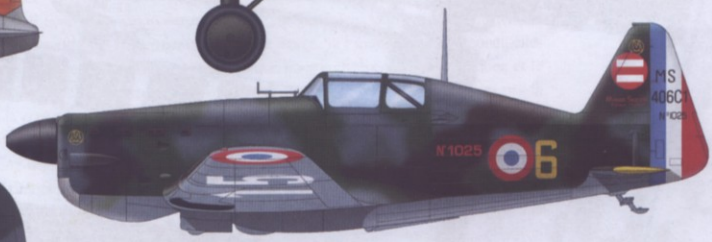
erschmitt Bf 109D
1
euchen, fin 1939.

Curtiss P-40 (39-184)
Luke Field (Arizona), 1942.

Hawker Sea Hurricane Mk. IB (P3090)
N° 760 *Squadron*
Yeovilton (RU), 1942.

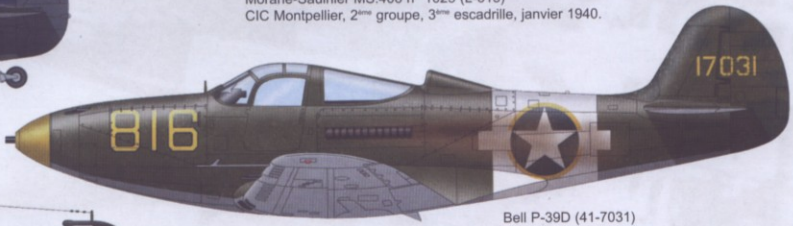
Avia B-534-III
FFS (A/B) 114
Vienne-Zwölfaxing, 1941.

391)



Morane-Saulnier MS.406 n° 1025 (L-615)
CIC Montpellier, 2ème groupe, 3ème escadrille, janvier 1940.

A (P7296)
ool



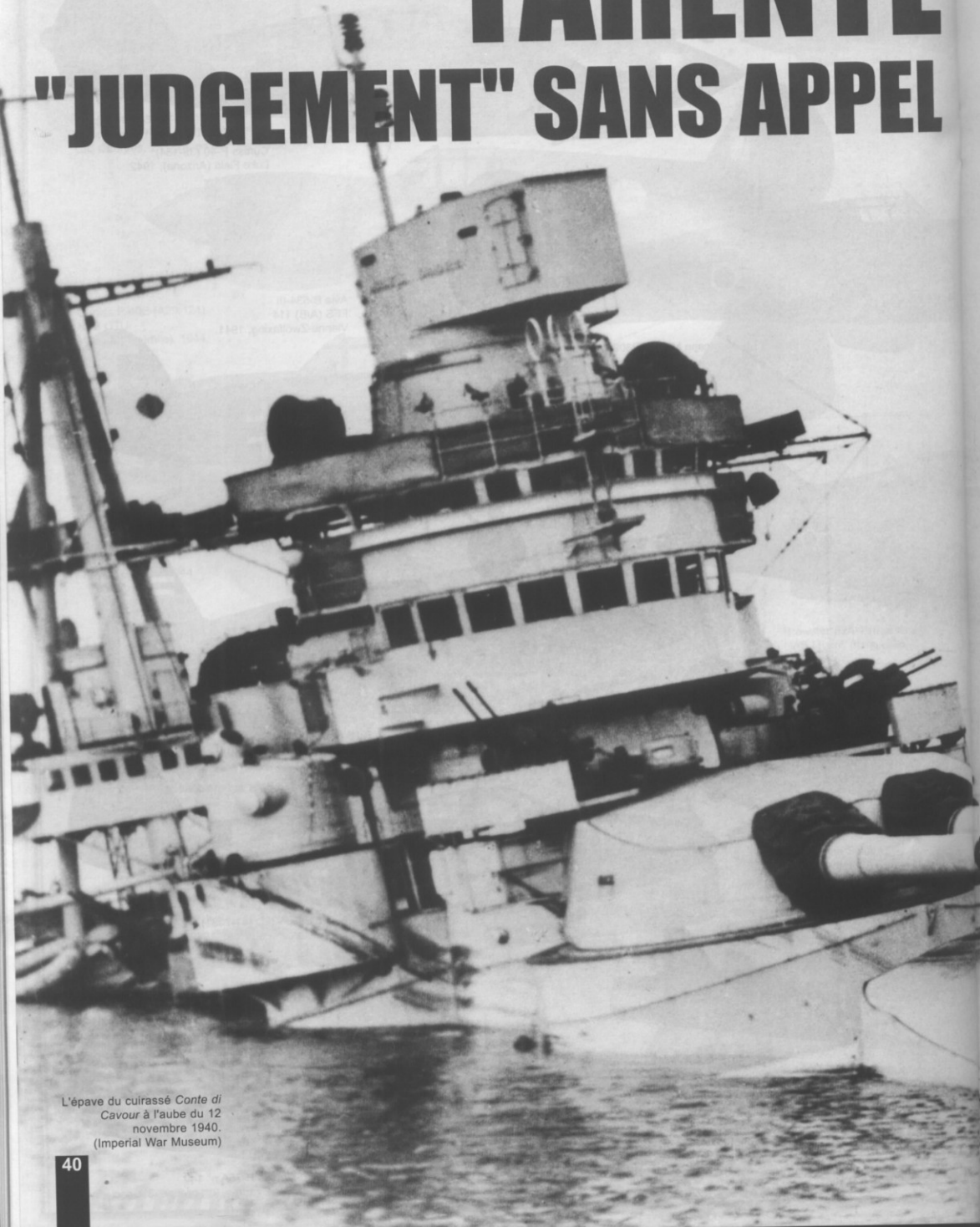
Bell P-39D (41-7031)
Caroline du Nord, 1943.

Fokker D.XXI (FR-139)
TLeLv 35
Vesivehmaa, été 1943.

Curtiss H-75A n° 140
CIC Chartres, 2ème groupe, 3ème esc., fin 1939.

© P-A. Tilley - 2002

TARENTE
"JUDGEMENT" SANS APPEL



L'épave du cuirassé *Conte di Cavour* à l'aube du 12 novembre 1940. (Imperial War Museum)

Exécutée par des Swordfish de la Royal Navy, l'opération « Judgement » va, en quelques minutes, réduire à néant les espoirs de Mussolini de contrôler la Méditerranée. Ce raid d'une audace inouïe en inspirera fortement un autre, plus célèbre, un an plus tard...

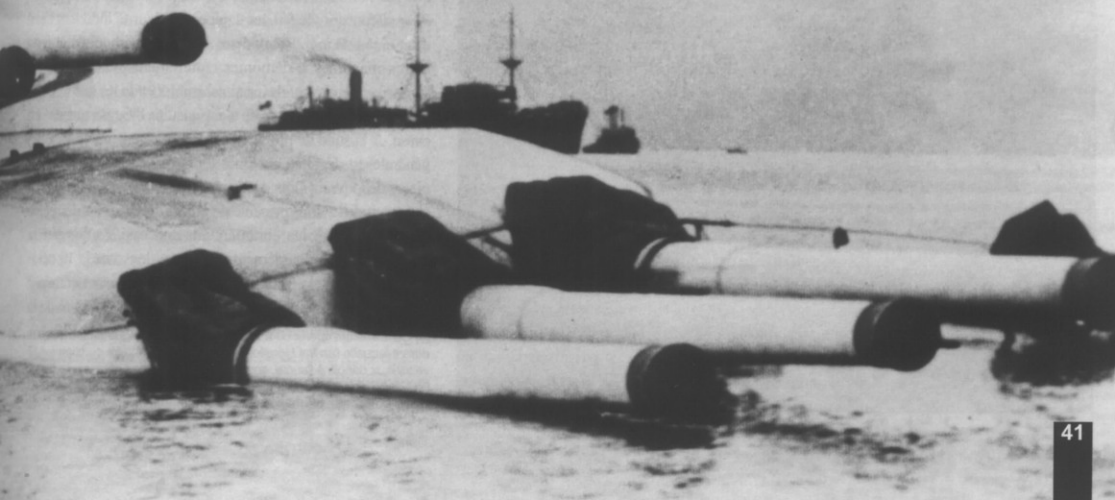
Yannis Kadari

Lorsqu'on examine en détail l'opération « Judgement », on se rend compte que les Britanniques prirent un risque très important en envoyant à l'attaque la fine fleur des pilotes de la Fleet Air Arm. C'est d'autant plus vrai que selon les plus optimistes des estimations anglaises, la moitié des appareils ne devait pas rentrer. Lorsque l'on sait en plus que ces hommes et leurs Swordfish étaient particulièrement précieux à ce moment précis de la guerre en Méditerranée, on prend toute la mesure du caractère quasi désespéré de cette opération en forme de coup de poker. Afin de comprendre les raisons qui poussèrent Londres à jouer son va-tout à Tarente, il est nécessaire de revenir sur la situation britannique à la fin « des mauvais jours de l'été 1940 », dixit Churchill.

Le cauchemar méditerranéen

L'ouverture des hostilités par l'Italie le 10 juin 1940 puis l'armistice français ont provoqué un très net déséquilibre stratégique en faveur de Rome. Refoulés aux deux extrémités du bassin méditerranéen, les Anglais font le grand écart sur plus de trois mille kilomètres entre Gibraltar et Alexandrie. À mi-chemin des deux bases, Malte est quant à elle assiégée par la Regia Aeronautica. Tout semble donc indiquer que bientôt, comme au temps des Césars, l'Italie achèvera la conquête de sa *Mare Nostrum*. Pourtant, et au-delà des forfanteries de Mussolini, Rome ne profite guère de sa position de supériorité. La Regia Marina manifeste peu d'empressement à sortir de ses ports, les amiraux du Duce appliquant à la lettre la doctrine de *fleet in being*. Cette dernière, fruit d'un long débat entre penseurs navals italiens, repose sur l'idée de faire de la flotte un pivot stratégique. En théorie, la présence de ces bâtiments, même inactifs, doit à elle seule être suffisamment dissuasive pour empêcher l'adversaire de développer son dispositif offensif ou de prendre des initiatives... « En théorie » seulement, car l'*Admiral* Andrew Cunningham, chef de la *Mediterranean Fleet*, met justement à profit ce manque de mordant pour agir. S'appuyant sur le tandem tactique cuirassé – porte-avions, il organise plusieurs convois afin de renforcer Malte et l'Égypte. La victoire tant annoncée par Radio Rome serait-elle en train de changer de camp ?

Rien n'est moins sûr, car en septembre 1940, la situation évolue brutalement à l'initiative de l'Axe. Le *Maresciallo* Rodolfo Graziani déclenche une offensive limitée contre l'Égypte. Quinze jours plus tard, Tokyo ratifie le pacte tripartite, proclamant ainsi sa solidarité avec Rome et Berlin. Ces mauvaises nouvelles sont durement ressenties par Winston Churchill. D'autant qu'au même moment la Luftwaffe met à feu et à sang les métropoles britanniques, les *U-Boote* déciment les convois anglais et, cerise amère sur le gâteau, l'affaire de Dakar se solde par un fiasco retentissant ! Enfin, comme pour en rajouter, Londres découvre que les Italiens marcheront bientôt sur la Grèce. Dans un tel contexte, le Premier ministre doit reprendre l'initiative, même ponctuellement, ne serait-ce que pour convaincre le monde entier, et le congrès américain en particulier, qu'il n'abandonnera pas la partie si facilement. Mais où frapper ? La réponse s'impose d'elle-même. Là où les Anglais en ont encore les moyens et là où l'adversaire ne les attend pas. Ils doivent viser le ventre mou de l'alliance germano-italienne, la Méditerranée, avant que les Allemands n'y interviennent. Ignorant les appels à la prudence de l'Amirauté, Churchill met sous pression Cunningham, l'invitant d'une manière ou d'une autre à régler son compte à l'insaisissable marine italienne. L'ordre est on ne peut plus clair. Il appartient désormais à l'amiral de trouver



Le *Commander* James « Streamline » Robertson (à gauche), responsable des appareils embarqués sur l'*Illustrious*, en compagnie du *Rear Admiral Aircraft Carriers* Arthur Lyster. (Imperial War Museum)

le moyen de l'exécuter. Comment faire ? Le *Rear-Admiral Aircraft Carriers* (chef des porte-avions de Méditerranée) Arthur Lyster nous apporte la réponse telle qu'il l'a suggérée à Cunningham : « *Les Italiens ne montrent pas d'inclination à s'aventurer bien loin du golfe de Tarente, et comme il ne paraît pas très facile de les y inciter, il faut envisager une attaque contre le port lui-même* ». Cunningham n'a donc pas le choix et devra en passer par un « Nelson » [1] en attaquant l'Italien dans son antre. Et puisque que l'amiral compte quelques atouts dans son jeu, dont trois porte-avions et des pilotes de Swordfish chevronnés, il est temps pour lui d'abattre ses cartes. Churchill accepte l'idée du raid. La réussite de l'opération ferait basculer l'équilibre naval au profit des Britanniques, marquerait les esprits, amis comme ennemis, et serait une véritable bénédiction pour les services de propagande de Sa Majesté. En outre, un succès à Tarente permettrait de lutter contre ceux qui, en Grande-Bretagne, se déclarent séduits par l'idée de signer une paix de compromis avec l'Axe, le chef du *Foreign Office*, Lord Halifax, en tête. À l'inverse, l'échec du raid mettrait Churchill dans une position intenable. On le voit, le pari est certes osé mais inévitable.

La genèse du plan

En septembre 1940, le *Rear-Admiral* Lyster, qui a fait du porte-avions *Illustrious* son navire amiral, est chargé par Cunningham de préparer l'opération contre Tarente. L'idée n'est en rien nouvelle. Déjà en 1935, puis en 1938, l'Amirauté avait fait étudier en détail les possibilités de monter un raid de représailles contre la flotte italienne. Pour définir sa stratégie, Lyster reprend le plan qu'il avait lui-même échafaudé en 1938. Il s'entoure de spécialistes dont le *Lieutenant* David Pollock, officier de renseignements et expert en photo-interprétation. L'opération « Judgement » prévoit d'engager trente machines équipées d'un réservoir supplémentaire. Deux vagues de quinze Swordfish décolleront à une heure d'intervalle de l'*Eagle* et de l'*Illustrious*, certains armés de torpilles, d'autres de bombes, d'autres encore de fusées éclairantes. Afin de se soustraire aux chasseurs adverses et pour bénéficier d'un effet de surprise, l'attaque est prévue de nuit. Pour ne pas éveiller de soupçons chez les Italiens, Cunningham a l'idée d'intégrer ses porte-avions dans un vaste dispositif incluant un convoi pour Malte. Parallèlement, la *Force H*, basée à Gibraltar et commandée par le *Vice-Admiral* James Sommerville, est elle aussi chargée de faire diversion en Méditerranée occidentale. L'escadre de Lyster, baptisée *Force X*, ne devra se désolidariser de l'ensemble pour lâcher ses avions qu'au Jour-J. Ce dernier est symboliquement fixé au 21 octobre, date anniversaire de la victoire de Nelson à Trafalgar. Reste à peaufiner l'affaire et à maintenir au-dessus de Tarente une veille photographique. C'est à la Royal Air Force qu'échoit cette mission.

Les Sunderland du N° 230 *Squadron* sont très vite remplacés par des appareils plus adaptés à ces missions. Trois Maryland Mk. I du 431 *Flight* assurent une première reconnaissance au-dessus de Tarente dès la mi-septembre. En octobre, ces vols deviennent quasiment quotidiens. À chaque retour de mission, les clichés sont transférés au Caire, auprès de l'unité de photo-interprétation du *RAF Middle East Command*. Le *Lieutenant* Pollock, les y étudie avec grand soin. Tandis qu'au fil des jours les Maryland multiplient les sorties sur Tarente, une rivalité naît entre la Royal Navy et la Royal Air Force. Lorsque Pollock découvre sur des photos prises par un Maryland la récente installation de ballons captifs par les Italiens, il est contraint de « chiper » les tirages pendant vingt-quatre heures pour pouvoir les présenter à l'amiral Lyster. Ces ballons, dont le nombre est évalué à 90, sont d'ailleurs une mauvaise surprise pour les stratèges de la Royal Navy. Habilement disposés autour du mouillage des cuirassés, ils forment un barrage quasiment infranchissable. La déconvenue de Lyster est d'autant plus importante que selon l'évaluation de son état-major, seuls 10% des avions-torpilleurs parviendront à se frayer un chemin entre ces obstacles ! Finalement, le mauvais temps apporte la solution au problème anglais en détruisant plus de soixante ballons. Ils ne seront jamais remplacés pour cause de pénurie d'hydrogène. Seule une vingtaine de rescapés sera en place la nuit de l'attaque. Tout semble donc rentrer dans l'ordre. Enfin, a priori, car fin octobre, la fatalité décide de mettre son grain de sel dans les projets britanniques.

La loi de l'emmerdement maximum

En substance, cette règle empirique définit que tout ce qui est susceptible de mal tourner, tournera nécessairement mal ! C'est exactement ce qui va se produire pour les Britanniques. La première catastrophe a pour cadre le hangar des avions de l'*Illustrious*. Achevant de monter un réservoir supplémentaire sur l'un des « Stringbag » [2] du N° 819 *Squadron*, un mécanicien provoque accidentellement un violent incendie. Un premier biplan est immédiatement réduit en cendres, tandis que les flammes commencent à lécher un second appareil. Pour circonscrire le feu, les équipes de sécurité inondent l'endroit d'eau de mer. Bilan, deux Swordfish carbonisés et cinq autres machines à démonter entièrement puis à nettoyer soigneusement avant de les ré-assembler et de les tester. Dans la série des mésaventures, c'est ensuite l'*Eagle* qui est en cause. À la suite de problèmes de chaudières, une inspection générale est décrétée quelques jours avant le raid. Les ingénieurs découvrent alors que le réseau d'approvisionnement en carburant des avions présente de graves avaries. Ces dernières s'expliquent par les ébranlements successifs subis par la coque lors de bombardements menés sur le navire le 12 octobre par des Savoia-Marchetti. Ces défauts pouvant entraîner des fuites, ou pire, une explosion, le bâtiment est retiré de la

[1] Ce terme fait référence à la bataille de Copenhague du 2 avril 1801 durant laquelle l'amiral Horatio Nelson parvint à détruire ou capturer 17 vaisseaux danois à l'ancre, sous le feu des batteries côtières.

[2] Filet à provisions, surnom amical donné au Swordfish eu égard à ses nombreux haubans, entretoises et autres cordes à piano.

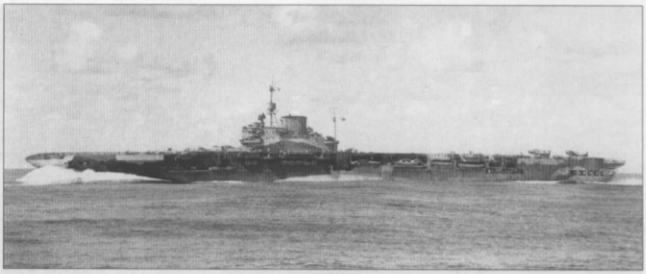
Force X et gagne l'arsenal d'Alexandrie pour y être réparé. L'*Illustrious*, désormais seul en course, récupère cinq Swordfish des N° 813 et 824 *Squadrons* (codés E4F, E4H, E5A, E5Q et E5H), huit équipages et au moins deux Gloster Sea Gladiator (N5513 et N5523) de l'*Eagle*. Malgré ces transferts, la force d'attaque prévue pour Tarente passe de trente à vingt-quatre avions.

Ces deux incidents obligent Cunningham à reporter l'attaque. Dans un premier temps, le choix de l'amiral se porte sur la nuit du 30 au 31 octobre, mais très vite, les Anglais se rendent compte que cette nuit sans lune ne permettra pas aux Swordfish d'opérer dans de bonnes conditions. « Judgement » est finalement fixée au 11 novembre au soir avec report possible le 17 ou le 18. Entre-temps, les armées italiennes d'Albanie sont passées à l'offensive contre les Grecs. Cette nouvelle donnée va conduire le chef de la *Mediterranean Fleet* à remanier son plan d'origine afin d'y inclure plusieurs convois en plus de celui destiné à Malte. L'ensemble de ces opérations est désigné sous le code de « MB8 », le raid sur Tarente, « Judgement », n'étant qu'un élément du plan général. Le ballet des escadres orchestré par Cunningham est d'une extrême complexité, ce dernier espérant ainsi semer la confusion dans les esprits des officiers de renseignements de *Supermarina*. Début novembre, les premiers navires britanniques prennent la mer. Le 6 au soir, c'est au tour de la *Force X* d'appareiller d'Alexandrie pour mener à bien sa mission contre l'un des ports parmi les mieux défendus du monde.

Tarente, une forteresse réputée inviolable

Si le but de l'opération « Judgement » est d'une simplicité biblique – couler les navires de ligne italiens – il en va autrement des modalités d'exécution. Car, en effet, à l'instar de Pearl Harbor ou de Scapa Flow, la base navale de Tarente est a priori particulièrement bien défendue. Le *Lieutenant* Charles Lamb qui participera au raid nous en parle en connaissance de cause : « *Les défenses du port de Tarente avaient été conçues pour protéger l'une des plus grandes flottes existantes, sinon la plus grande. Les Italiens possédaient tous les atouts pour en faire la forteresse inexpugnable qu'elle aurait dû être. Les canons, installés à des emplacements stratégiques sur chaque môle, aux quatre coins du port, étaient censés protéger toutes les infrastructures qui contribuaient à faire de Tarente le port le plus important d'Italie. Il devait être impénétrable pour permettre à une gigantesque flotte de mouiller en toute tranquillité et d'effectuer les réparations en complète sécurité* ».

Les Italiens n'ont effectivement pas lésiné sur les moyens. Si à l'inverse de la Royal Navy ou de la RAF, ils ne possèdent pas de radars, ils disposent par contre d'un réseau de treize stations de détection acoustique capables d'entendre le bruit d'un moteur d'avion à des kilomètres à la ronde. Ce système d'alerte précoce est renforcé par des patrouilles de reconnaissance conduites par les Cant Z.501 et Z.506B des 142ª, 171ª et 288ª *Squadriglie* RM ainsi que par les machines de la *Scuola di Osservazione Aerea di Taranto*. La principale mission dévolue à ces hydravions est de détecter les bâtiments de la Royal Navy susceptibles de lancer une attaque contre le port. De jour, les Fiat CR.32 et G.50 des 150ª,151ª et 152ª *Squadriglie* du 2° *Gruppo* CT basés à moins de 25 kilomètres de Tarente (sur le terrain de Grottaglie) se tiennent prêts à décoller à la moindre alerte. On le voit la défense aérienne semble rodée, d'autant qu'avec l'offensive engagée en Grèce, de nombreux bombardiers sont maintenant stationnés dans le voisinage immédiat de Tarente. Comme le déclarera l'*Ammiraglio di Divisione* Carlo Bergamini au Duce lors de sa visite à Tarente du 1er novembre : « *Que la flotte anglaise pointe donc le bout de son nez et elle sera bien reçue !* ». Seul point faible du dispositif, la chasse de nuit. Elle est tout simplement inexistante. Mais après tout, est-ce si important ? Car l'arsenal antiaérien est lui aussi très impressionnant avec ses 240 pièces et ses centaines de mitrailleuses installées à terre ou sur des pontons. Pour avoir une idée précise de l'enfer qui attend les pilotes de la Fleet Air Arm, il faut aussi prendre en compte la DCA des bâtiments de la Regia Marina. Ce sont, au total, plus de 600 canons supplémentaires qui le moment venu s'en prendront aux assaillants ! La partie promet d'être rude pour les Swordfish. D'autant qu'afin de parer à une éventuelle attaque nocturne, le chef de la base, l'*Ammiraglio di Squadra* Arturo Riccardi, a pris la précaution de faire déployer une vingtaine de projecteurs de 120 et 150 cm. Ce n'est pas tout. Pour accroître la protection de ses navires, Rome n'a pas hésité à ériger des digues submergées, des estacades ainsi que des barrages sous-marins constitués de filets pare-torpilles, en plus de ceux déployés sur les flancs des navires. Si les consignes de défense initiales en prévoyaient plus de 13 000 mètres linéaires, ce n'en seront finalement qu'environ 4 000 qui seront effectivement disposés la nuit de l'attaque. Cette déflation, pour la moins surprenante, s'ex-



L'*Illustrious*, pièce maîtresse de la *British Mediterranean Fleet*. (Imperial War Museum)

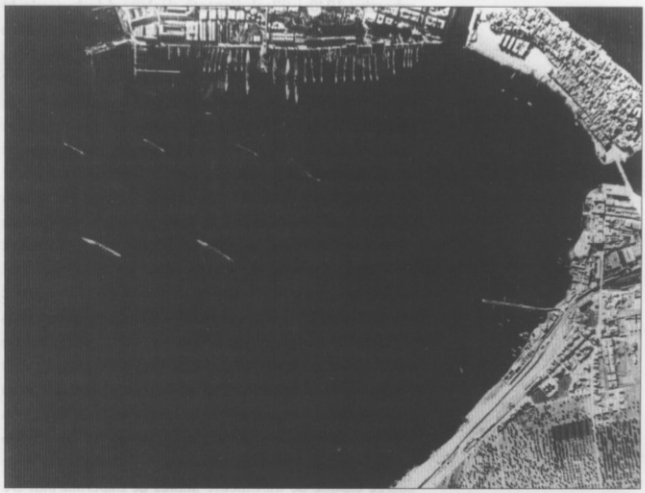
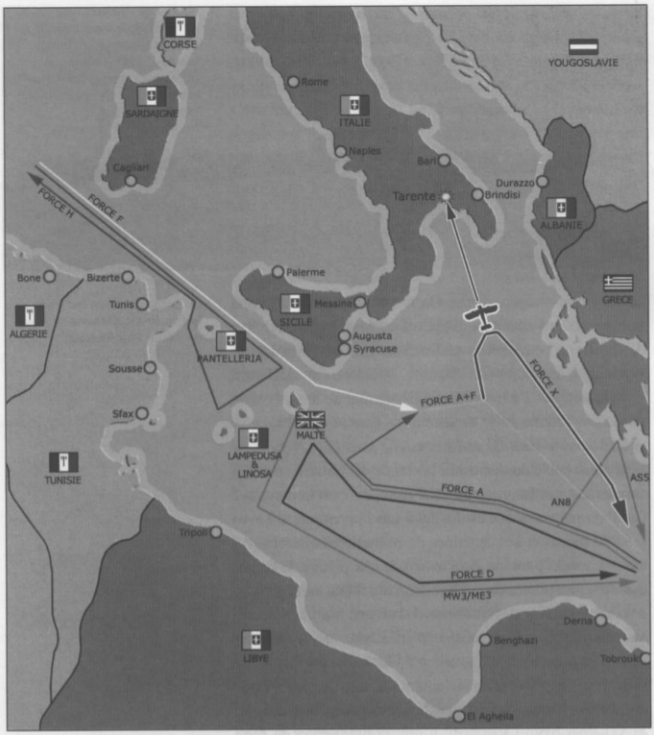


Photo de reconnaissance de Tarente prise par l'un des Maryland Mk. I du 431 *Flight* basé à Malte. (Imperial War Museum)



Carte de l'opération « MB 8 » imaginée par l'*Admiral* Andrew Cunningham. Le grand nombre de mouvements navals saturera totalement les services de renseignement italiens.

plique par les plaintes répétées des commandants des navires lassés des multiples manœuvres que leur imposent ces barrages. Ainsi, quelques semaines avant l'attaque, 3 000 mètres de ces filets seront retirés des eaux portuaires et stockés dans un entrepôt de l'arsenal. Quant aux ballons, nous avons déjà vu ce qu'il en était.

Au vu des efforts défensifs réalisés, les pontes de la Regia Marina pensent que leur flotte est à l'abri à Tarente. C'est d'ailleurs la conclusion d'un rapport rédigé par Riccardi le 10 novembre 1940, veille de l'attaque anglaise, à la demande du chef d'Etat-major général italien, le *Maresciallo* Pietro Badoglio; depuis l'invasion de la Grèce et l'ouverture des aérodromes de cette dernière aux appareils de la Royal Air Force, le maréchal s'inquiète en effet de la sécurité de la base navale. C'en est au point qu'il envisagera même de faire évacuer Tarente à la flotte. Bref, côté italien, si à quelques exceptions près la satisfaction la plus totale règne, on n'en est pas moins sur ses gardes. Et pour cause, car depuis le 6 novembre, l'activité de la Royal Navy en Méditerranée semble monter en puissance.

Next stop, Taranto !

Le 7 novembre 1940, un appareil italien en reconnaissance au-dessus d'Alexandrie découvre que la base anglaise s'est vidée de ses occupants dans la nuit. Plusieurs grosses unités britanniques, dont les cuirassés *Warspite* (navire-amiral de Cunningham), *Valiant*, *Malaya* et *Ramillies* ainsi que l'*Illustrious*, manquent à l'appel. Selon la procédure habituelle, l'information est transmise à *Superaereo* qui se charge ensuite de transmettre auprès de *Supermarina*. De son côté, Tarente reçoit une nouvelle fois la visite de l'un des Maryland du 431 *Flight*. Le bimoteur du *Pilot Officer* Adrian Warburton parvient à fausser compagnie à une meute de Macchi MC.200 de la 372ª *Squadriglia Autonoma* CT lancée à ses trousses et à rentrer à Malte avec de nombreux clichés des installations navales italiennes [3]. Cinq cuirassés y stationnent.

Parallèlement, toujours le 7 novembre, un convoi de cargos (MW3) faisant route vers Malte, puis un groupe de navires de guerre comportant au moins un cuirassé (*Force D*), sont repérés par un sous-marin qui rend rapidement compte à son autorité. Enfin, les espions italiens d'Algésiras et de Tanger indiquent que deux escadres, dont la *Force H* avec le porte-avions *Ark Royal*, auraient quitté Gibraltar et marcheraient vers la Méditerranée centrale, vraisemblablement afin d'atteindre Malte. Comme prévu par Cunningham, ce flot d'informations commence à saturer *Supermarina*. Pour le chef d'état-major de la marine, l'*Ammiraglio d'Armata* Domenico Cavagnari, il ne fait aucun doute que ces mouvements n'ont que pour seul et unique but de renforcer la garnison maltaise. Neuf sous-marins reçoivent l'ordre de pendre la mer en vue de cadenasser les approches de l'archipel britannique. Quant aux cuirassés de l'*Ammiraglio di Squadra* Inigo Campioni, ils ont pour consigne de demeurer au mouillage à Tarente tout en se tenant prêts à appareiller pour intercepter les escadres anglaises. Reste une seule inconnue mais elle est de taille : où est donc passé l'*Illustrious* ?

Cavagnari ne tarde pas à obtenir la réponse à sa question. Le 8 novembre aux environs de midi, un Cant Z.501 de la 186ª *Squadriglia*, parti d'Augusta en Sicile, découvre le porte-avions et son escorte. Pris en chasse par deux Gloster Sea Gladiator, le « mouchard » a tout juste le temps d'informer son QG d'escadrille avant d'être abattu.

Dès réception du message de l'hydravion, les Italiens mobilisent une quinzaine de Savoia-Marchetti S.79 du 34° *Stormo* pour attaquer l'escadre. Deux vagues de bombardiers décollent de Catane à la recherche de leur proie. Si le premier groupe, incapable de repérer les bâtiments de Cunningham, rentre bredouille mais indemne à sa base, le second n'aura pas cette chance. Guidée par l'opérateur radar de l'*Illustrious*, une patrouille de trois Fairey Fulmar du N° 806 *Squadron* intercepte les trimoteurs italiens peu après 16h00. En quelques minutes, trois des sept S.79 sont gravement endommagés par les chasseurs de la Fleet Air Arm. N'apercevant toujours pas les navires anglais, les S.79 harcelés battent en retraite et rentrent cahin-caha en Sicile; l'un des bombardiers, trop amoché, ira d'ailleurs se poser en catastrophe en Calabre.

À l'aube du 9 novembre, la litanie décousue des rapports d'observateurs italiens reprend de plus belle. Selon les dernières nouvelles, l'une des deux escadres venant de Gibraltar aurait fait demi-tour et naviguerait cap à l'ouest; impossible de savoir laquelle. En ce qui concerne la seconde, personne n'est capable de donner sa position. On sait juste, qu'a priori, elle suivrait une route la conduisant au nord de Malte. Bref, en début de journée, les Italiens, qui ignorent déjà où se trouve très exactement l'*Illustrious*, doivent se rendre à l'évidence : ils ont aussi perdu la trace de l'*Ark Royal* ! Ce sont finalement les appareils de ce dernier qui trahissent sa position, en

[3] Cf la biographie d'Adrian Warburton parue dans Aéro-Journal n° 22.

attaquant Cagliari et en étrillant une formation de S.79 venue de Sardaigne.

Laissons-là la *Force H* de Sommerville pour désormais nous concentrer sur les bâtiments de Cunningham. Naviguant plein ouest à l'abri d'un plafond nuageux très bas, ils ne sont approchés par un nouvel hydravion que sur les coups des 17h00. Cette fois, le mouchard est un Cant Z.506B de la 186ª *Squadriglia*. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, le scénario de la veille se répète. L'appareil, repéré par le radar de l'*Illustrious*, est descendu en flammes par un Fulmar guidé par radio. Comme prévu par les planificateurs du raid, la chasse embarquée parvient à contenir la Regia Aeronautica, ce qui permet à l'*Illustrious* d'évoluer à l'abri d'un commode brouillard de guerre. Pourtant, l'euphorie n'est pas de mise au sein de l'escadre anglaise qui, à la surprise générale, perd en quelques heures trois de ses précieux avions-torpilleurs.

Mise en place d'une torpille sur un Swordfish opérant depuis l'Égypte. Le cliché permet d'apprécier la taille importante du « Stringbag ».
(Imperial War Museum)

Retour à l'aube du 9 novembre. Un Swordfish du N° 819 *Squadron* décolle pour une patrouille anti-sous-marine, lorsque soudain, à quelques dizaines de mètres de la proue du porte-avions, l'appareil s'abîme en mer à la suite d'une panne de moteur. Tandis que le biplan sombre, les deux hommes d'équipage sont sauvés et regagnent le navire. Quelques heures plus tard, un second « *Stringbag* » du 819 connaît la même mésaventure, achevant lui aussi sa carrière au fond de la Méditerranée. Son équipage est secouru. Le lendemain, 10 novembre, la veille de l'attaque sur Tarente, un troisième appareil est rayé des contrôles. Son moteur a serré en pleine ascension à 1 500 pieds. Les *Lieutenants* Clifford et Going sont eux aussi récupérés sains et saufs. Ils prendront part au raid, même si le mauvais sort leur réservera une dernière surprise... Après enquête menée par James Robertson, il apparaît que c'est l'essence récemment livrée par le pétrolier d'escadre *Toneline* qui est en cause, des résidus d'eau et du sable ayant été trouvés dans les réservoirs de tous les avions Swordfish du N° 819 *Squadron*. Les conclusions des experts souligneront ultérieurement le mauvais nettoyage des cuves du tanker. En l'occurrence, cette négligence se traduit par la réduction du nombre des appareils destinés à participer à « Judgement ». Les deux vagues d'assaut ne totalisent plus que 21 Swordfish.

Pile je gagne, face tu perds !

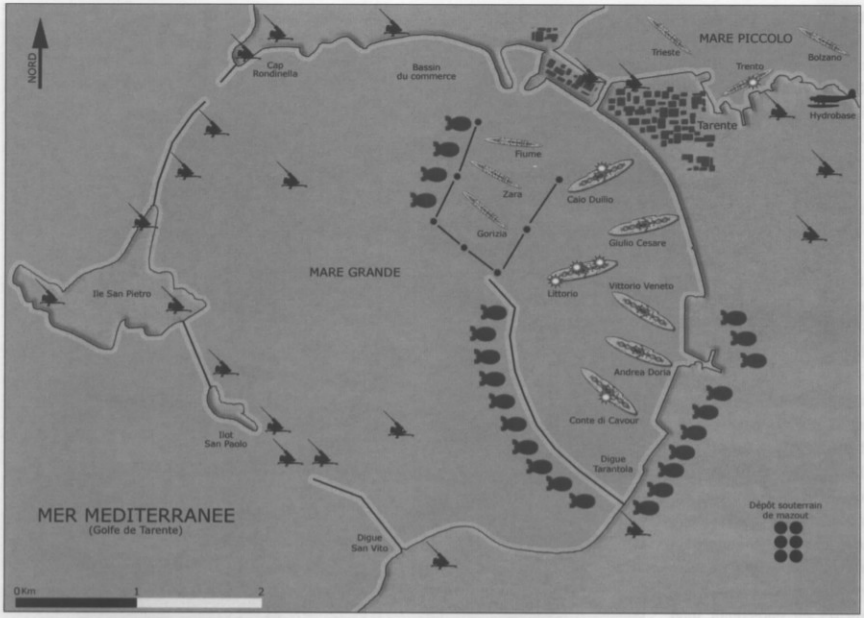
Malgré tout, le 10 novembre apporte une note d'optimisme aux Britanniques. Selon la désormais traditionnelle reconnaissance des Maryland au-dessus de Tarente, les cuirassés de l'*Ammiraglio di Squadra* Campioni sont toujours au mouillage à Mare Grande. Mieux ! Warburton indique qu'ils ne seraient plus cinq mais six. L'information est confirmée un peu plus tard par un second Maryland du 431 *Flight* qui parvient à prendre des photos de la base. C'est cette nouvelle qui inspirera à Cunningham sa célèbre réflexion : « *Tous les faisans sont rentrés au nid* ».

Quatre de ces bâtiments sont de la classe *Cavour – Duilio*. De conception ancienne mais modernisés à plusieurs reprises, ils représentent une menace non négligeable pour les navires de Sa Majesté. Les deux autres, le *Littorio* et le *Vittorio Veneto* annoncent un déplacement de 41 300 tonnes et embarquent des canons de 381 mm capables d'expédier, toutes les 45 secondes, neuf obus de rupture à plus de trente-cinq kilomètres ! Comme le *Bismarck* ou le *Hood*, ils ont la réputation d'être insubmersibles. Modernes et rapides, servis par 1 900 hommes surentraînés, ils font quasiment jeu égal avec les meilleurs cuirassés de la Royal Navy.

En un mot, ils sont considérés comme les fleurons de la flotte italienne. D'autant qu'ils sont équipés d'un système unique au monde les mettant, théoriquement, à l'abri des torpillages. Baptisé du nom de son inventeur, l'ingénieur naval Umberto Pugliese, il s'agit d'une espèce de blindage réactif avant l'heure, disposé dans les flancs des deux bâtiments. L'idée est de faire exploser prématurément la torpille avant que celle-ci n'atteigne le blindage principal du cuirassé et ainsi d'absorber la majeure partie de l'énergie générée par la déflagration. Mais ce que les Italiens ignorent, c'est que le Jour-J les Swordfish embarqueront des torpilles Mk. XII modifiées pour être équipées d'un double détonateur mis au point en 1938 et nommé « Duplex ».

Charles Lamb témoigne [4] : « *On réservait une très mauvaise surprise aux Italiens, parce que nos torpilles étaient munies de détonateurs Duplex, un mécanisme qui faisait exploser la charge de la torpille quand celle-ci passait sous le*

[4] Charles Lamb in *War in a Stringbag* - Cassel and Co - Édition 2001.



Carte représentant les mesures de défense de la rade de Tarente et la disposition des bâtiments italiens le 11 novembre au soir.

navire. Ce système avait été mis au point par le Captain *Denis Boyd quand il commandait le HMS* Vernon [L'école des torpilleurs de la Royal Navy]. *On l'appelait Duplex, parce qu'il avait une double fonction : la torpille explosait soit quand elle passait sous la coque du navire, soit au contact, quand elle percutait le flanc. Les onze torpilles que l'on allait utiliser cette nuit-là avaient été réglées pour passer sous les coques afin d'éviter les filets* ». le *Lieutenant* Neil Kemp, pilote du L4K du N° 815 *Squadron*, est plus direct que Lamb au sujet du détonateur Duplex et résume ainsi la situation : « *Pile, je gagne. Face, tu perds !* »

Le dernier briefing

En prévision de l'ultime briefing du 11 novembre au soir, le *Lieutenant* Lamb est envoyé à Malte le 10 afin d'en rapporter les derniers clichés de Tarente. Il ne sera de retour sur l'*Illustrious* que le lendemain matin. Côté italien, la Regia Aeronautica poursuit ses investigations, cherchant à localiser la flotte de Cunningham. Ainsi, tout au long de la journée, radioguidés par l'opérateur radar du porte-avions, les monomoteurs britanniques sont sollicités pour éconduire les avions adverses trop curieux. Leur première victime est un Cant Z.501 de la 144ª *Squadriglia* RM venu de Sicile. Désemparé, il est achevé après avoir amerri en catastrophe. Dans la foulée, une heure après ce premier combat, ce sont neuf Savoia-Marchetti S.79 des 30° et 36° *Stormi* qui sont pourchassés par trois Fulmar. Sous la pression, les bombardiers sont contraints à rebrousser chemin, enregistrant la perte de l'un des leurs. Dans l'après-midi, les opérateurs britanniques détectent d'autres échos suspects. Trop éloignés de la flotte pour représenter une réelle menace, ces avions italiens ne seront jamais pris en chasse, les Anglais préférant ne pas dévoiler leur position et ainsi conserver l'avantage de leur furtivité.

Quatre destroyers italiens et un cuirassé de la classe *Conte di Cavour* mouillant à Tarente quelques semaines seulement avant l'opération « Judgement ». (Australian War Memorial)

À bord de l'*Illustrious*, la journée du 11 est employée à réviser les appareils, à les préparer et à les armer pour le raid. Les équipages étudient en détail, et pour une dernière fois, les clichés ramenés par Charles Lamb. Écoutons ce dernier : « *Au dernier briefing dans la salle d'ops une carte à grande échelle de Tarente et une magnifique collection d'agrandissements des photos que j'avais apportées de Malte étaient affichées sur un panneau en carton. Il était possible d'étudier le port, ses défenses et ses ballons sous toutes leurs coutures; et, bien sûr, tous les navires en détail. Dans le bassin extérieur, appelé Mare Grande, se trouvaient les six cuirassés mouillés en demi-cercle. Tous ces bâtiments étaient protégés par des filets anti-torpilles lestés, suspendus à des poutres et qui plongeaient dans l'eau jusqu'à la profondeur de la quille des navires. D'un côté des cuirassés, vers le large, et de l'autre, entre eux et l'entrée du port, mouillaient trois croiseurs armés de trois canons de 200, les* Zara, Fiume *et* Gorizia. *Un barrage de onze ballons captifs avait été dressé d'une extrémité à l'autre de la rade, et onze autres ceinturaient le port au sud et à l'est. Dans le bassin intérieur, ou Mare Piccolo, se trouvaient deux croiseurs armés de 200 au beau milieu, le* Trieste *et le* Bolzano *et, amarrés à couple, tête-bêche, d'une manière typiquement méditerranéenne, mouillaient quatre croiseurs armés de 180 et dix-sept destroyers.* »

Tout semble prêt. Les Swordfish voleront en formation à 7 500 pieds, descendant à 5 000 pieds dès leur entrée dans le golfe de Tarente. L'approche finale sur l'objectif se fera à 4 000 pieds par le nord-ouest et le sud-ouest. Une fois sur place les duos d'appareils porteurs de fusées éclairantes auront pour mission d'illuminer la base. Les bombardiers s'en prendront aux installations portuaires telles que les réservoirs

de mazout, l'hydrobase, l'arsenal et les docks. Les avions-torpilleurs devront se concentrer en priorité sur les cuirassés ou dans le pire des cas sur les croiseurs lourds. Les navigateurs connaissent parfaitement bien leurs ordres et savent que pour le retour, si retour il y a, ils n'auront qu'à tenir un cap les conduisant sur l'île de Céphalonie, près de laquelle l'*Illustrious* croisera. Ils seront ensuite guidés par la balise radio du porte-avions. Parmi les hommes présents dans la salle d'opérations du bâtiment, il en est un dont l'uniforme tranche avec les autres. Il s'agit du *Lieutenant* Opie, spécialiste de l'aéronavale, officier de liaison et observateur de l'US Navy. L'état-major de la marine américaine l'a en effet dépêché en catimini à bord de l'*Illustrious* avec pour mission d'étudier le raid des *Stringbag*. Sa présence n'est connue que de ses supérieurs immédiats et de la Maison Blanche.

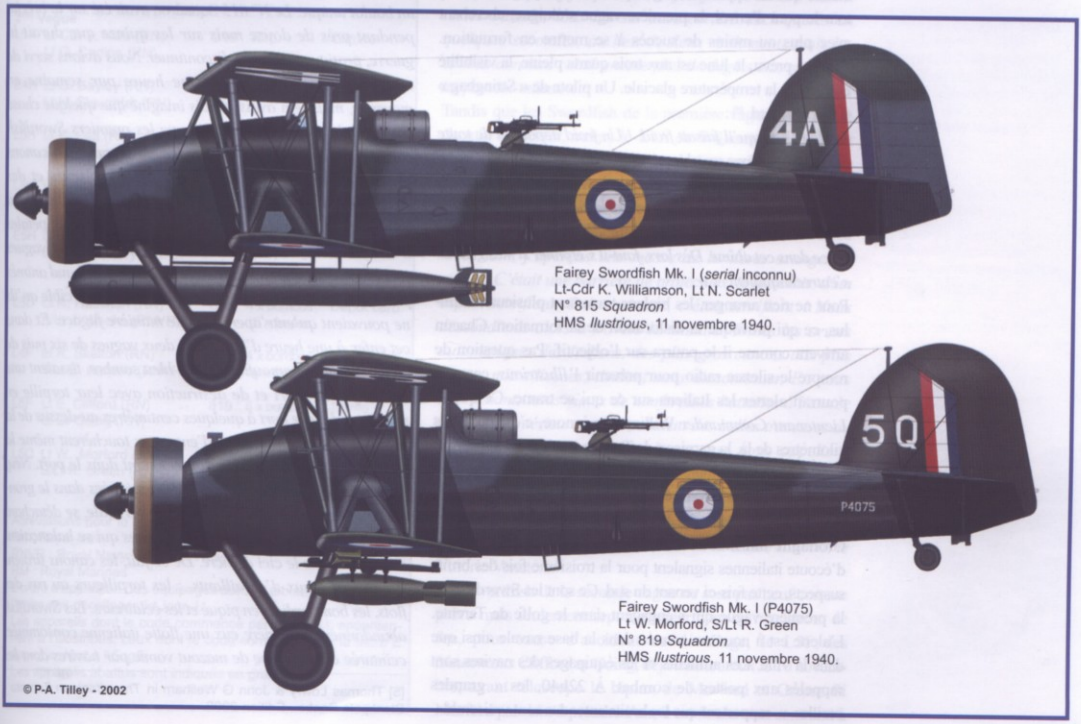
À 18h00, profitant de l'obscurité naissante, l'*Illustrious* et son escorte, se séparent du gros de l'escadre d'Alexandrie, accélèrent et mettent le cap au nord-est, l'amiral Cunningham s'étant borné à transmettre par signaux optiques : EXÉCUTER INSTRUCTIONS RELATIVES À OPÉRATION JUDGEMENT. C'est d'un point baptisé X-Ray, à l'ouest de l'île grecque de Céphalonie, que les Swordfish s'élanceront pour frapper Tarente.

Simultanément, un groupe de trois croiseurs et de deux destroyers est envoyé faire un raid dans les eaux du détroit d'Otrante, en mer Adriatique, afin d'y distraire les Italiens. Dans l'esprit de Cunningham, comme dans celui de Lyster, ces cinq bâtiments joueront le rôle d'os à ronger. Les deux amiraux espèrent que tant que la Regia Aeronautica sera occupée par cette force de diversion, elle négligera de rechercher le porte-avions du *Captain* Boyd.

À Malte, aussi, l'on se prépare pour la « grande affaire ». Un Short Sunderland (L5807) du N° 228 *Squadron*, unité arrivée depuis peu de temps en Méditerranée, prend l'air en fin d'après-midi. Piloté par le *Squadron Leader* G. Nicholetts, le quadrimoteur vole vers le golfe de Tarente avec ordre de rendre compte à l'*Illustrious* du moindre mouvement des cuirassés de Campioni. Dans l'éventualité d'une sortie des gros canons italiens, Cunningham a été très clair : l'*Illustrious* devra interrompre sa mission et rejoindre la flotte d'Alexandrie. Quant aux Swordfish, ils iront se poser en Grèce. Deux consignes complètent la directive reçue par Nicholetts : primo, éviter de s'approcher de trop près de Tarente afin de ne pas éveiller de soupçons chez les Italiens; secundo, interdiction d'amerrir afin de venir en aide à un équipage de Swordfish en détresse. Le second point est justifié par l'*Air Commodore* Maynard, « patron » de la RAF sur Malte, en expliquant que, de toute façon, l'espérance de vie d'un pilote tombé à la mer en novembre n'excède pas quinze minutes. Inutile de préciser, qu'à bord de l'*Illustrious*, cette donnée est connue de tous.

La Notte di Taranto

Le 11 novembre à 20h30, au cœur de la mer Ionienne, le klaxon d'alerte de l'*Illustrious* retentit annonçant le décollage de la première vague de Swordfish. Lamb se souvient : « *Très exactement à 8h30 du soir, Williamson, commandant du 815, et Scarlett, notre chef observateur, décollèrent suivis par le reste de la première vague de douze Swordfish. La seconde vague, menée par le* Lieutenant Commander *"Ginger" Hale, commandant du N° 819* Squadron – *un*



Fairey Swordfish Mk. I (*serial* inconnu)
Lt-Cdr K. Williamson, Lt N. Scarlet
N° 815 *Squadron*
HMS *Ilustrious*, 11 novembre 1940.

Fairey Swordfish Mk. I (P4075)
Lt W. Morford, S/Lt R. Green
N° 819 *Squadron*
HMS *Ilustrious*, 11 novembre 1940.

© P-A. Tilley - 2002

Le pont de l'*Illustrious* vers le mois d'août 1942. On aperçoit des Swordfish du N° 810 *Squadron*, ainsi qu'un Fulmar et des Martlet II. (Imperial War Museum)

blement ceux de plusieurs monomoteurs. Une machine isolée est même localisée à seulement quelques centaines de mètres au large de l'île San Pietro ! Ce n'est plus l'appareil du N° 228 *Squadron*, mais le Swordfish des *Lieutenants* Swayne et Buscall, arrivés en avance sur leur groupe et qui, pour attendre leurs compagnons, tournent en rond au sud-ouest du port, moteur au ralenti. La réaction de la DCA italienne ne se fait pas attendre. Sans même apercevoir leur cible, les batteries lourdes ouvrent un feu nourri, bientôt rejointes par les pièces automatiques et l'artillerie embarquée des navires.

Quelques minutes après le début des tirs, la première vague arrive sur l'objectif. Les biplans s'égayent, choisissent une cible et attaquent individuellement. Cédons maintenant la parole à Charles Lamb :

« *Alors que je volais tranquillement à 5 000 pieds, attendant que Kiggell commence à lancer ses fusées éclairantes, je me rendis compte que je me trouvais aux premières loges d'un événement qui ne s'était jamais produit dans l'histoire de l'humanité et qui ne se reproduirait sans doute jamais. C'était un boulot unique. Le N° 815* Squadron *avait été sur la brèche pendant près de douze mois sur les quinze que durait la guerre, pratiquement sans discontinuer. Nous avions servi de cibles à l'ennemi au moins une heure par semaine en moyenne, mais je n'avais jamais imaginé que quelque chose comme cela soit possible. Avant que les premiers Swordfish soient passés à l'attaque, le grondement guttural des canons des six cuirassés et les détonations des croiseurs et des destroyers rabaissèrent la DCA du port au niveau d'un stand de foire. C'étaient des cinglés, rien d'autre que les pétales d'une fleur de feu projetés au-dessus de l'eau par vagues successives par une race de défenseurs au sang chaud animés par une intense surexcitation, rageurs contre une cible qu'ils ne pouvaient qu'entr'apercevoir de manière fugace. Et dans cet enfer, à une heure d'intervalle, deux vagues de six puis de cinq Swordfish, camouflés en gris bleu sombre, tissaient une arabesque de mort et de destruction avec leur torpille en pénétrant dans le port à quelques centimètres au-dessus de la mer – si bas qu'un ou deux d'entre eux touchèrent même la surface avec leurs roues en se précipitant dans le port. Neuf autres biplans tombèrent comme des araignées dans le grondement grandissant de leur piqué à la verticale, se détachant dans la lueur jaune des fusées éclairantes qui se balançaient au ralenti dans le ciel d'encre. De ce fait, les canons tiraient sur trois niveaux d'assaillants : les torpilleurs au ras des flots, les bombardiers en piqué et les éclaireurs. Les Swordfish abandonnèrent derrière eux une flotte italienne consommée, ceinturée d'une nappe de mazout vomie par navires dont les marin et un international anglais de rugby aussi inébranlable que le rocher de Gibraltar – devait décoller une heure plus tard. Six appareils de notre section et cinq de la seconde étaient armés d'une torpille, les autres de six bombes perforantes de 250 livres. Kiggell et moi, les éclaireurs, étions armés de six fusées éclairantes et de quatre bombes chacun.* »

Tandis que les appareils du groupe de Hale rejoignent à leur tour le pont d'envol, la première vague s'éloigne, cherchant avec plus ou moins de succès à se mettre en formation. Comme prévu, la lune est aux trois quarts pleine, la visibilité correcte et la température glaciale. Un pilote de « Stringbag » écrira plus tard [5] :

« *Mon Dieu, qu'il faisait froid ! Un froid dépourvu de toute humanité qui vous envahissait au point d'en effacer tout autre sentiment, sauf, peut être, celui de la peur et de la solitude. Nous étions comme suspendus entre le ciel et la terre dans une sorte de no man's land. Assurément, l'homme n'était pas à sa place dans cet abîme. Dès lors, faut-il s'étonner si mes genoux s'entrechoquaient ?* »

Pour ne rien arranger, les biplans traversent plusieurs cumulus, ce qui provoque la dislocation de la formation. Chacun arrivera comme il le pourra sur l'objectif. Pas question de rompre le silence radio pour prévenir l'*Illustrious*, car cela pourrait alerter les Italiens sur ce qui se trame. Ce que le *Lieutenant Commander* Williamson ignore, c'est qu'à des kilomètres de là, la garnison de Tarente est déjà sur le pied de guerre. Nicholetts, malgré ses consignes, s'est trop approché de Tarente. L'hydravion a été repéré à deux reprises, aux environs de 19h00 puis de 21h00. Les canons antiaériens de Grottaglie ont même ouvert le feu. À 22h25, les stations d'écoute italiennes signalent pour la troisième fois des bruits suspects, cette fois-ci venant du sud. Ce sont les Swordfish de la première vague qui s'engagent dans le golfe de Tarente. L'alerte est à nouveau sonnée dans la base navale ainsi que dans la ville. Les artilleurs et les équipages des navires sont rappelés aux postes de combat. À 22h40, les « grandes oreilles » rapportent que les bruits entendus sont vraisembla-

[5] Thomas Lowry & John G Wellham in *The attack on Taranto* - Stackpole Books - Édition 2000.

ÉQUIPAGES ENGAGÉS
OPÉRATION « JUDGEMENT »

Avion	*Pilote / Observateur*	*Sqn*	*Armement*	*Cible touchée*
1ère Vague				
L4A	Lt-Cdr K. Williamson (RN) Lt N. Scarlett (RN)	815	Torp.	*C. di Cavour*
L4C	S/Lt P. Sparke, DSC (RN) S/Lt A. Neale (RN)	815	Torp.	
L4R	S/Lt A. Macaulay (RN) S/Lt A Wray (RNVR)	815	Torp.	
L4K	Lt N. Kemp (RN) S/Lt R. Bailey (RN)	815	Torp.	*Littorio*
L4M	Lt H. Swayne (RN) S/Lt J. Buscall (RNVR)	815	Torp.	*Littorio*
E4F	Lt R. Maund (RN) S/Lt W. Bull (RN)	813	Torp.	
L4P	Lt J. Kiggell (RN) Lt H. Janvrin (RN)	815	4 x bombes 16 x fusées	
L5B	Lt C. Lamb (RN) Lt K. Grieve (RN)	819	4 x bombes 16 x fusées	
E5A	Captain O. Patch (RM) Lt D. Goodwin (RN)	824	6 x bombes	
L4L	S/Lt W. Sarra (RN) Mid. J. Bowker (RN)	815	6 x bombes	Hydrobase
L4H	S/Lt A. Forde (RN) S/Lt A. Mardel-Ferreira (RNVR)	815	6 x bombes	
E5Q	Lt J. Murray (RN) S/Lt S. Paine (RN)	824	6 x bombes	
2ème Vague				
L5A	Lt-Cdr J. Hale (RN) Lt G. Carline (RN)	819	Torp.	*Littorio*
E4H	Lt G. Bayley (RN) Lt H. Slaughter (RN)	813	Torp.	
L5H	Lt C. Lea (RN) S/Lt P. Jones (RN)	819	Torp.	*Caio Duilio*
L5K	Lt F. Torrens-Spence (RN) Lt A. Sutton (RN)	819	Torp.	
E5H	Lt J. Wellham (RN) Lt P. Humphreys (RN)	824	Torp.	
L5B	Lt R. Hamilton (RN) S/Lt J. Weeks (RNVR)	819	4 x bombes 16 x fusées	Dépôt carb.
L4F	Lt R. Skelton (RN) S/Lt E. Perkins (RNVR)	815	4 x bombes 16 x fusées	Dépôt carb.
L5F	Lt E. Clifford (RN) Lt G. Going (RN)	819	6 x bombes	*Trento*
L5Q	Lt W. Morford (RN) S/Lt R. Green (RN)	819	6 x bombes	

Abréviations pour le tableau ci-dessus :
RN : Royal Navy
RNVR : Royal Navy Volunteer Reserve
RM : Royal Marines
L'ordre d'apparition des équipages dans le tableau correspond à l'ordre des décollages le Jour-J.
Les appareils dont le code commence par la lettre L appartiennent à l'*Illustrious*, ceux dont le code commence par la lettre E appartiennent à l'*Eagle*.
Les appareils abattus sont indiqués en gras.

Le porte-avions *Illustrious* photographié en 1942 à son retour des arsenaux américains.
(Australian War Memorial)

carènes, les flancs et les ponts avaient été déchirés. Les Italiens avaient eu à faire face à un terrible dilemme : devaient-ils continuer à faire feu sur ces insaisissables appareils jusqu'au ras des flots, tirant ainsi sur leurs propres navires et leurs propres batteries, leur port et leur ville, ou devaient-ils relever un peu leur angle de tir ? En fin de compte, ils choisirent la seconde solution, parce que les cinq autres Swordfish réussirent à se frayer un chemin sous ce parapluie défensif jusqu'à leur objectif. Si les canons étaient restés baissés, tous les six auraient été déchiquetés en quelques secondes, au lieu de deux seulement; mais les canons auraient causé encore plus de dégâts aux navires et au port lui-même. »

Tandis que les Swordfish de la première vague prennent le chemin du retour, moins le L4A de Williamson et Scarlett abattu par la DCA, la seconde vague s'approche à son tour de Tarente, guidée par les incendies et les tirs antiaériens. Le *Lieutenant* Sutton, observateur de Torrens-Spence à bord du L5K, décrit la situation :

« *Au loin, j'aperçus une masse de lumières oranges et rouges. C'était une barrière de projectiles, je le savais, d'un aspect terrifiant. Oui, vraiment, c'était terrifiant ! Nous descendîmes alors à travers le tumulte. Toutes les armes automatiques des Italiens, des plus gros canons aux plus petites mitrailleuses, tiraient sans discontinuer. En nous approchant, nous vîmes de nombreuses batteries à l'entrée de la rade intérieure, qui crachaient des balles traceuses ou incendiaires et d'horribles choses que nous appelions "oignons en feu", aux environs de l'endroit où nous devions lancer. Quelques secondes après, Torrens-Spence bascula notre Sword pour finaliser notre approche et choisir une cible. C'était l'un des gros cuirassés de la classe* Littorio, *le* Vittorio Veneto. »

Les Swordfish de la seconde vague ne sont pas neuf comme prévu mais seulement sept à plonger dans ce maelström de feu, pour cause d'accident au décollage, le L5F des *Lieutenants* Clifford et Going, déjà malheureux le 10 novembre, ayant télescopé le biplan de Morford et Green. Si Morford parvient à prendre l'air, il est finalement contraint à

Le « Stringbag » est entré en service au sein de la Fleet Air Arm en 1936 comme avion torpilleur et appareil de reconnaissance. Ces quatre Swordfish appartiennent selon toute probabilité au N° 833 *Squadron*, basé à Crail en 1942. (Imperial War Museum)

revenir apponter sur l'*Illustrious* après avoir perdu son réservoir supplémentaire suite à la rupture des sangles servant à le solidariser avec le cockpit. Ce retour occasionne d'ailleurs une grosse frayeur aux équipages de la *Force X* qui mettent plusieurs minutes à identifier le Swordfish, pensant qu'il ne peut s'agir que d'un appareil italien en maraude. Entre-temps, et au grand dam de l'équipage de l'avion qui ne cesse de tirer des fusées de détresse, le « Stringbag » sert de cible aux équipes antiaériennes de la Royal Navy. Quant à Going et son équipier, après avoir déployé des trésors de persuasion pour convaincre l'amiral Lyster de décoller, ils participeront bien au raid, arrivant sur Tarente une poignée de minutes après leurs camarades et plaçant au passage quelques bombes sur le croiseur *Trento*. Des assaillants de la seconde vague, tous rentrent, sauf les *Lieutenants* Bayley et Slaughter du N° 813 Squadron descendus par la DCA. Ce que les Italiens appelleront plus tard la *Notte di Taranto* – la nuit de Tarente – vient de faire son entrée dans l'histoire. Pour Londres, comme pour Rome, il est désormais temps de dresser un bilan.

Bilan et conclusion

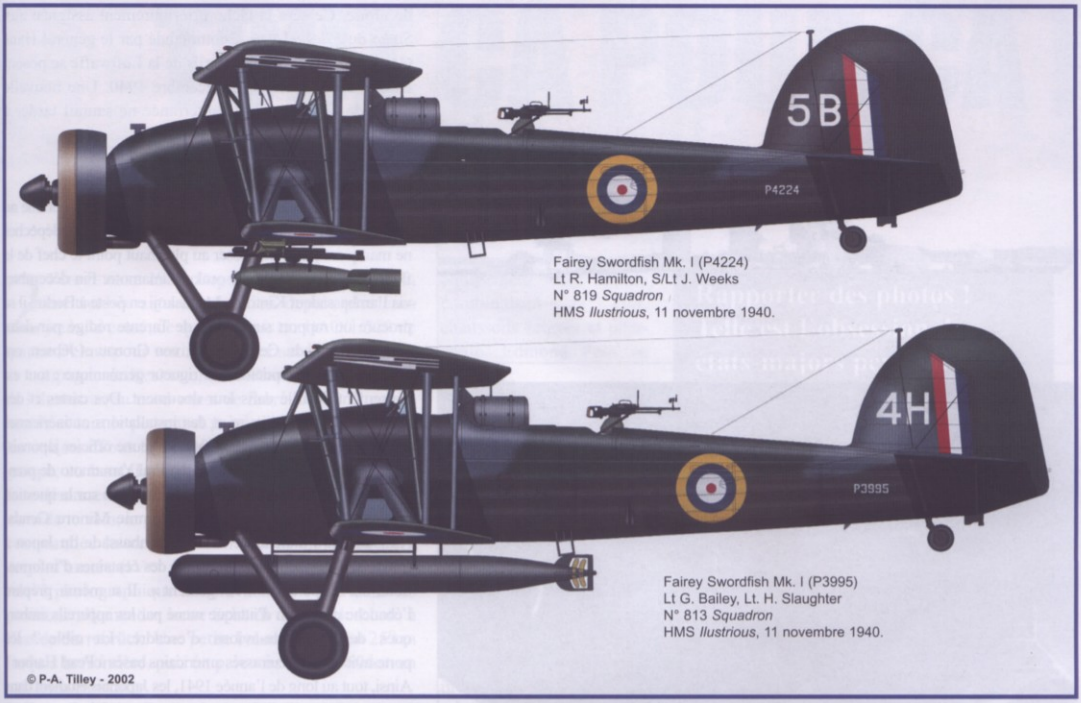
Côté italien, après le coup de tonnerre du raid, c'est l'abattement et l'incompréhension qui dominent. Comment quelques biplans ont-ils pu faire autant de dégâts ? Comment, malgré le tir de plus de 13 500 munitions antiaériennes, les artilleurs n'ont-t-ils pas pu éviter ce carnage ? Le comte Galeazzo Ciano écrit dans son journal politique :

« *Sombre journée ! Les Anglais ont attaqué sans avertissement* [sic] *la flotte italienne mouillée à Tarente, coulé le* Cavour *et gravement avarié les cuirassés* Littorio *et* Duilio. *Ces navires resteront hors de combat pendant plusieurs mois. Je croyais trouver le Duce abattu, mais il a bien encaissé le choc et ne semble pas, pour le moment, en avoir compris toute la gravité* ».

Et, en effet, le spectacle qu'offre Tarente à l'aube du 12 est terrible. Les eaux de Mare Grande sont littéralement couvertes des nappes de mazout qui s'échappent des entrailles des bâtiments torpillés. Le *Conte di Cavour*, touché de plein fouet par une torpille, donne une forte bande sur tribord. L'arrière du cuirassé est submergé, des milliers de litres d'eau l'ayant envahi par le trou béant de 8 mètres sur 12 provoqué par « l'anguille » anglaise. À 8h00, ses cloisons étanches cèdent. Le navire s'enfonce dans l'eau lentement, sa quille se posant sur le fond de la rade. Plus au nord, l'orgueil de la Regia Marina, le puissant *Littorio* est lui aussi fortement endommagé. Le système « Pugliese » n'a servi à rien contre les détonateurs Duplex. Trois torpilles ont provoqué d'importantes voies d'eau qui ont noyé plusieurs compartiments ainsi que la soute à munitions principale. Le gouvernail est hors d'usage, tout comme les pompes avant. La coque est déformée. Un arbre d'hélice a été soulevé à plus d'un mètre de son logement. Pris en remorque, le navire est échoué afin d'éviter qu'il ne coule. Une quatrième torpille Mk. XII n'ayant pas explosé est retirée de la coque du cuirassé. Démontée par les techniciens italiens, elle livrera bientôt ses secrets, dont le mécanisme du système Duplex que l'on retrouvera plus tard sur les « anguilles » des S.79sil.

Le *Caio Duilio* est la troisième victime des « Stringbag ». Soutes n° 1 et n° 2 noyées, la coque du navire est déchirée sur 75 m². Continuant à embarquer des tonnes d'eau, son capitaine le fait échouer. Le croiseur *Trento* et deux destroyers sont eux aussi sur la liste des navires endommagés. Deux hydravions achèvent de brûler sur les rives de Mare Piccolo, tandis que des dégâts mineurs sont enregistrés dans la zone de l'arsenal et celle des réservoirs de mazout.

L'une des premières conséquences de l'attaque de Tarente est la démission de Badoglio. Son erreur ? Avoir fait marche arrière sous la pression des amiraux en acceptant de laisser le gros de la flotte à Tarente. Déjà mis en cause par Mussolini et Ciano pour la désastreuse campagne de Grèce, la *Notte di Taranto* est la goûte d'eau qui aura fait déborder le vase. L'homme est remplacé par un fidèle du Duce, Ugo Cavallero. Par précaution, les restes de la flotte de ligne sont quant à eux repliés sur Naples et Gènes, ce qui, l'on s'en doute, arrange bien les affaires des amiraux britanniques et de la garnison maltaise. Mais ce qui ressort le plus de l'affaire de Tarente, c'est la faillite du système de reconnaissance aérien italien. Confronté à une chasse



Fairey Swordfish Mk. I (P4224)
Lt R. Hamilton, S/Lt J. Weeks
N° 819 *Squadron*
HMS *Ilustrious*, 11 novembre 1940.

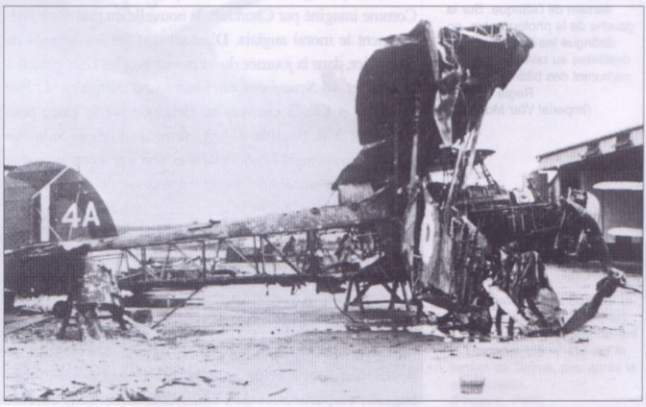
Fairey Swordfish Mk. I (P3995)
Lt G. Bailey, Lt. H. Slaughter
N° 813 *Squadron*
HMS *Ilustrious*, 11 novembre 1940.

Les quatre profils de Swordfish ont été réalisés à partir de documents écrits et de témoignages. Leur exactitude et leur précision ne sont pas garantis.

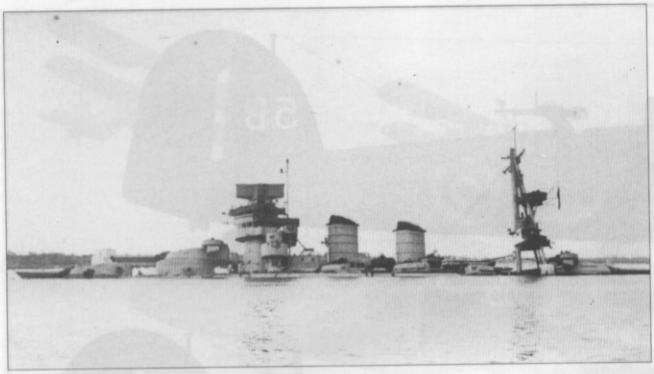
embarquée agressive et bien épaulée par les opérateurs radar de l'*Illustrious*, la Regia Aeronautica s'est avérée incapable, malgré les efforts parfois fatals de ses équipages, de conquérir l'initiative ou même de suivre à la trace le porte-avions du *Captain* Boyd. Ces carences en matière de renseignements furent d'ailleurs accrues par les délais de transmission des rapports d'observation des hydravions entre *Superaereo* et *Supermarina*. Dans ces conditions, difficile pour les amiraux italiens de se faire une idée précise de la situation. Tarente enfonce ainsi un coin supplémentaire entre les aviateurs et les marins italiens. Persuadés que « MB8 » n'avait comme seul but de ravitailler Malte, *Supermarina* ne risqua pas ses précieux navires, préférant les laisser à l'abri dans une base qu'elle pensait être inviolable. D'autant que les cuirassés devaient intervenir quelques jours plus tard pour appuyer l'invasion de l'île grecque de Corfou, un vieux fantasme mussolinien. Ce brouillard de guerre, engendré par la complexité des mouvements navals anglais, fut décisif.

Marc'Antonio Bragadin, ex-officier de renseignements de la Regia Marina, écrivit après la guerre : « *Nous n'y comprenions plus rien ! Les rapports des pilotes de reconnaissance s'accumulaient sur nos bureaux, tous plus contradictoires les uns que les autres. Nous avions l'impression que toute la Royal Navy était de sortie et à aucun moment nous ne nous doutions que des appareils embarqués viendraient frapper nos bâtiments à Tarente. Après la première vague d'assaut, la confusion fut totale. Nous étions tous persuadés que les avions ennemis venaient de Grèce. Finalement, je ne parvins à réellement prendre la mesure du dispositif anglais qu'en 1943, après l'armistice, lorsque je pus rencontrer plusieurs officiers supérieurs britanniques qui furent ravis de me détailler l'affaire.* »

À Londres comme dans le reste de l'Empire, c'est l'euphorie ! La Fleet Air Arm vient de graver ses lettres de noblesse dans l'acier des cuirassés italiens. Dans l'après-midi du 13 novembre, Churchill prend la parole aux Communes : « *J'ai quelque chose à apprendre à la Chambre. Quelque chose de vraiment très heureux ! Jusqu'à peu de temps, la flotte de ligne italienne se composait de six cuirassés. Aujourd'hui, après l'attaque de notre aviation embarquée, il n'en reste plus que trois. Ce résultat affecte de manière déci-*



L'épave du Swordfish du *Lieutenant Commander* K. Williamson repêchée dans la rade de Tarente.



En haut : le *Conte di Cavour*, touché de plein fouet par une torpille britannique, reposant sur le fond de la rade de Tarente. (Imperial War Museum)

Ci-dessus : cliché de la zone de mouillage des cuirassés italiens pris par un Maryland de la RAF au lendemain de l'attaque. Sur la gauche de la photographie, on distingue les infrastructures destinées au ravitaillement en carburant des bâtiments de la Regia Marina. (Imperial War Museum)

sive l'équilibre en Méditerranée et aura aussi des répercussions sur la situation maritime dans toutes les régions du globe. La Chambre, j'en suis sûr, l'appréciera comme il mérite de l'être. Il fait le plus grand honneur à l'Amirauté, à l'amiral Cunningham, commandant en chef de la Méditerranée, et surtout à nos pilotes de l'aéronavale qui, comme leurs frères de la Royal Air Force, continuent à rendre les plus grands services au pays. »

Comme imaginé par Churchill, la nouvelle du raid dope littéralement le moral anglais. D'autant que par les hasards du calendrier, dans la journée du 11 novembre, les Hurricane des N° 257 et 46 *Squadrons* ont abattu une quinzaine de Fiat BR.20M et CR.42 envoyés en Belgique par le Duce pour participer à la Bataille d'Angleterre. le Premier ministre anglais commentera la nouvelle avec son ironie coutumière : « *Ces avions eussent été mieux employés à défendre la flotte de Tarente !* »

À Berlin, aussi, on est préoccupé par la perte des trois cuirassés italiens. Il ne fait maintenant plus aucun doute que le Reich devra venir en aide à son allié latin dans les Balkans comme en Afrique du Nord. Néanmoins, afin de garantir une ligne de communication au corps expéditionnaire qui sera engagé en Libye, il conviendra de neutraliser Malte et de se débarrasser des porte-avions anglais, en particulier de l'*Illustrious* désormais auréolé de gloire. Ce sera la tâche prioritairement assignée aux *Stuka* du *Fliegerkorps X* commandé par le général Hans Geisler. Les premiers appareils de la Luftwaffe se posent en Sicile dès le mois de décembre 1940. Une nouvelle phase de la guerre en Méditerranée ne saurait tarder à débuter.

Épilogue dans le Pacifique

La nouvelle de l'attaque anglaise sur Tarente n'est connue au Japon que dans la soirée du 12 novembre 1940. Ces dépêches ne manquent pas d'intéresser au plus haut point le chef de la flotte combinée, l'amiral Isoruku Yamamoto. Fin décembre, via l'ambassadeur Kintomo Mushakoji en poste à Berlin, il se procure un rapport sur le raid de Tarente rédigé par deux experts allemands. Ces hommes, von Gronau et Jebsen, ont fait honneur à la réputation de rigueur germanique : tout est clairement détaillé dans leur document. Des cartes et des schémas du port militaire et des installations antiaériennes illustrent le texte. En février 1941, un jeune officier japonais, talentueux et imaginatif, offre à l'amiral Yamamoto de prendre connaissance du point de vue britannique sur la question de Tarente. Ce jeune homme se nomme Minoru Genda. Assistant de l'attaché de l'Air à l'ambassade du Japon à Londres, il a patiemment accumulé des centaines d'informations sur l'opération « Judgement ». Il a même préparé l'ébauche d'un plan d'attaque mené par les appareils embarqués de six porte-avions d'escadre. La cible ? les porte-avions et les cuirassés américains basés à Pearl Harbor ! Ainsi, tout au long de l'année 1941, les Japonais étudient dans les plus infimes détails l'opération des Swordfish. Pour affiner ses données, Yamamoto fait même organiser un voyage d'étude en Italie. Du 18 mai au 8 juin 1941, soit seulement six mois avant l'attaque sur Pearl Harbor, une imposante délégation nippone dirigée par le vice-amiral Koki Abe écume la base navale italienne et ses alentours. L'*Ammiraglio di Divisione* Giuseppe Fioravanzo, chargé d'assister les Japonais dans leurs investigations, se souvient : « *Les Japonais montraient le plus vif intérêt pour l'attaque aérienne conduite contre nos navires dans la nuit du 12 novembre 1940. Ils ne cessaient de poser des questions sur nos réactions lors du raid. Des officiers de marine prenaient des dizaines de photos, des notes et dessinaient des schémas. Ils demandèrent même à interroger l'équipage anglais survivant* [6] *mais cela ne fut pas possible.* »

Certes, si les moyens engagés par les Japonais à Pearl Harbor (environ 350 appareils) sont sans commune mesure avec ceux déployés par la Fleet Air Arm à Tarente, il apparaît de manière plus qu'évidente que l'opération « Judgement » aura fortement influencé les choix tactiques nippons.

Quant aux Américains, malgré le rapport écrit par le *Lieutenant* Opie, les inquiétudes répétées de Frank Knox, secrétaire d'État à la Marine, et tout simplement la preuve administrée par les Swordfish que désormais plus aucun navire n'est totalement à l'abri dans un port même fortifié, ils ne prendront que des mesures de second ordre pour accroître le potentiel défensif de Pearl Harbor. À l'instar des Italiens, ils en paieront le prix fort à l'aube du 7 décembre 1941.

[6] Il s'agit des *Lieutenant Commander* Williamson et *Lieutenant* Scarlett alors emprisonnés au camp de Sulmona. Après la capitulation italienne, ils seront transférés dans un *Oflag* avant d'être libérés par l'avance des troupes alliées en avril 1945.

TOUT ÇA POUR ÇA !

Rapporter des photos ! Telle est l'obsession des états-majors pendant la « Drôle de Guerre ». Rapporter des photos à tout prix ! Le prix, les aviateurs le paieront – comptant. Mais, à quoi cela a-t-il servi ?

24 SEPTEMBRE 1939. Depuis le matin, la pluie, qui est tombée sans interruption depuis plusieurs jours, a cessé, ce qui a permis au GAO 1/520 de quitter Delme pour venir s'installer sur le petit terrain de campagne de Keskastel (Bas-Rhin), à moins de dix de kilomètres au nord-ouest de Sarre-Union. Il est 11 heures et tout le personnel présent s'affaire à déballer les caisses. Tout le personnel présent, sauf un petit groupe, au bout du terrain. Celui-ci est très occupé à faire démarrer un Mureaux 115, car, malgré le changement de terrain, la guerre continue et une mission a été commandée la veille au soir. L'état-major du 20ème corps d'armée (IVème armée) a, en effet, demandé un relevé photographique des travaux en cours dans les positions allemandes entre Scheidt et Lautzkirchen, à l'est de Sarrebrück. Une petite balade d'environ 25 km jusqu'à la frontière, puis un parcours de 50 à 60 km en territoire ennemi.

L'équipage désigné arrive tranquillement, le lieutenant Jean Bernard, qui cumule les fonctions d'observateur, de mitrailleur et de chef de bord, et le sous-lieutenant Edmond Petit, pilote. Le temps de traverser la piste, les deux hommes ont fait connaissance avec la météo qui les attend. Pas fameuse. Un plafond à 400 mètres et beaucoup de vent qui chasse les gros nuages sombres vers l'ouest.

Salut aux mécaniciens, quelques échanges banals. Les deux aviateurs, au milieu d'un cercle qu'ont spontanément formé autour d'eux les mécaniciens, enfilent leur équipement : lourde combinaison de cuir, chaussons fourrés et parachute. Edmond Petit se souvient :

« *On a vu arriver le commandant Rodet, qui commandait le GAO 1/520. Malgré le temps humide et pénétrant, il traversait sans manteau, à grandes enjambées, le bourbier pour arriver jusqu'à nous. Il nous salua puis nous rappela la mission, avant de nous serrer la main et nous souhaiter bonne chance. Ou plutôt, il ajouta :* "Et surtout, soyez prudents !" *Rodet était un vieux soldat qui avait connu 14-18 et les premières pertes du groupe, le 10 septembre* [1]*, avaient fait rejaillir de ses souvenirs les sombres heures de la Grande Guerre.* »

Dix Morane 406 du GC I/3, sous les ordres du capitaine Pape, sont chargés de la protection du Mureaux. Toutefois, une section de quatre est prise à partie en cours de route par des Bf 109D du JGr 152, laissant les six autres poursuivre la mission.

« *Jean Bernard, polytechnicien et artilleur, avec lequel je faisais équipe depuis longtemps au "morpion"* [2]*, prit place derrière moi. C'était un type*

Le lieutenant Jean Bernard (à gauche) et le sous-lieutenant Edmond Petit (à droite) devant le Mureaux 115 n° 113 sur le terrain de Delme, peu après la mobilisation.
(Photo E. Petit)

Les stigmates de la rencontre entre le Mureaux 115 n° 107 du GAO 1/520 et les Messerschmitt Bf 109E du I./JG 53 sont bien visibles sur ce cliché. On distingue très bien l'insigne du « morpion ». (Photo E. Petit)

brillant, peu loquace mais efficace. Nous avons décollé et mis le cap sur Rohrbach, où nous avions rendez-vous avec la chasse. C'était suite à la mort de Tacquart et Potier que nous bénéficions d'une escorte. En fait, nous ne l'avons pas beaucoup vue. Les Morane nous surveillaient de très haut et de très loin. Nous avons continué jusqu'à Rimling, de manière à ne franchir les lignes qu'au dernier moment pour filer jusqu'à Lautzkirchen.

« Le plafond s'était levé, 1 500 mètres maintenant, mais le vent continuait à secouer durement le taxi. J'ai pris de l'altitude pour franchir la frontière vers 2 500 mètres, hors de portée de leur DCA de petit calibre. Nous n'étions pas enfoncés en territoire ennemi depuis plus de deux minutes quand j'ai vu partir les premiers tirs de la DCA. Je ne m'en suis guère préoccupé, leur tir manquait de précision. Quand je suis arrivé sur le secteur, Bernard m'a donné ses ordres. Il fallait travailler par bandes parallèles, à altitude, cap et vitesse constants.

« Bernard et moi étions totalement absorbés par notre tâche et nous n'avons pas vu arriver les Messerschmitt. J'avais bien vu que nos chasseurs manœuvraient d'une manière inhabituelle, mais j'avais d'autres chats à fouetter que de me poser des questions. En fait, ce fut en entendant des balles frapper la carlingue et en voyant des traçantes fuser devant moi que je me rendis compte que nos étions attaqués. Bernard ouvrit le feu avec sa mitrailleuse. Tant pis pour les photos ! Je basculai l'avion pour éviter une première paire de 109 qui nous attaquait par trois quarts arrière de dessus. Si j'en crois mon rapport, nous avons subi trois attaques, deux par une paire et la troisième par un avion isolé.

« Bernard a été touché dès le début, grièvement. En me retournant, je ne le voyais plus, mais comme il était attaché, j'ai compris qu'il avait glissé dans le fond de la carlingue. Son pare-brise était maculé de sang. Comprenant que je devrai me débrouiller seul, sans l'aide de la chasse, j'ai donc commencé à manœuvrer. Heureusement, le Mureaux virait assez sec en grimpant. Je me réfugiai dans un nuage, mais celui-ci fut vite traversé et j'étais attendu à la sortie. Deux fois, au moment du dégagement du chasseur, j'ai pu suivre et tirer. Je me suis même retrouvé sur le dos. En tout, j'ai tiré 70 cartouches et, une fois, je me suis retrouvé tellement près que j'ai cru que j'avais fait un carton. Mais, je n'ai rien constaté...

« Ce fut alors que, comme la cavalerie, la chasse amie est arrivée pour nous dégager. Profitant de la distraction de mes assaillants, j'ai plongé au ras du sol et je suis rentré au terrain qui, heureusement, n'était pas très loin des lignes. L'appareil photo avait continué à tourner, de telle sorte qu'au développement, nous avons pu voir de belles photos du ciel, de nuages dans toutes les positions, pour finir par des photos du terrain, de plus en plus grandes.

« Jean Bernard était bien mal en point. Comme nous atterrissions sur un terrain que nous n'occupions que depuis le matin même, il n'y avait pas grand monde chez nous, d'autant moins que c'était l'heure du déjeuner ! Je ne pus rouler, car je me suis posé avec un pneu crevé par une balle. Heureusement, du renfort arriva pour sortir Bernard et l'emmener à l'hôpital. Il s'est remis de ses blessures et, par la suite, nous avons pris l'habitude de nous réunir tous les 24 septembre.

« Personnellement, j'avais eu assez de chance. Des éclats, il y en avait partout, jusque dans mon parachute. Ma bouteille d'oxygène en avait arrêté un, mon

[1] Le 10 septembre 1939, le Mureaux 115 des sergent Tacquart (pil.) et lieutenant Potié (obs.) est abattu par l'*Unteroffizier* Bezner de la 1./JG 53. L'appareil s'écrase près de Grosbliederstroff et les deux aviateurs sont tués.

[2] L'insigne du GAO 1/520 était un alérion (petit aigle sans bec ni pattes), surnommé le « morpion » par les équipages.

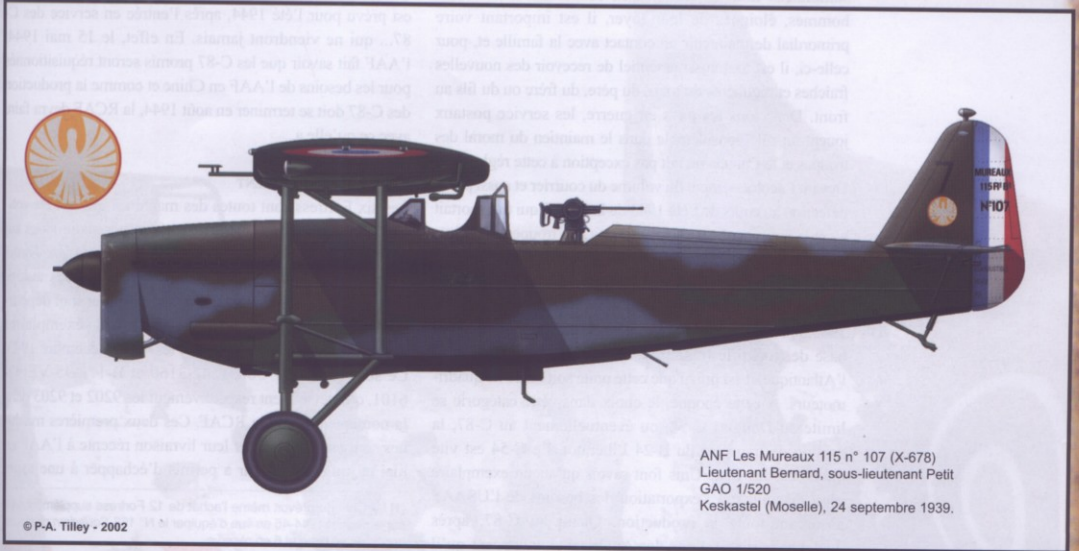
Un autre Mureaux 115 (probablement le n° 118) du GAO 1/520 à Morhange, vers mars 1940. Les premiers Potez 63.11 arriveront au groupe fin janvier, mais les Mureaux n'en continueront pas moins d'être utilisés en opérations.
Le 1/520 a effectué 127 sorties sur Potez 63.11 et 108 sur Mureaux 115 pendant la durée de la guerre et n'a perdu que deux avions en combat – les deux mentionnés dans le texte. (Photo E. Petit)

rétroviseur avait été volatilisé et on ne comptait plus les trous dans l'avion. Mon Mureaux n° 107 était foutu, mais nous l'avions échappé belle. Par chance, notre mission ne nous avait pas trop éloignés de nos lignes et le capitaine Pape avait rempli la sienne. »

Ce sont neuf Bf 109E du I./JG 53 qui ont engagé le Mureaux et la victoire a été attribuée à l'*Oberfeldwebel* Kühlmann.

Dès le début de la « Drôle de Guerre » les états-majors français sont saisis d'une véritable frénésie : il faut qu'à tout prix ils sachent ce que se passe de l'autre côté de la frontière. Avec ou sans escorte de chasse, tout ce qui vole passe ainsi les lignes : Bloch 131, Bloch 200, Potez 637 et même Mureaux 115 et Potez 390 ! Les Messerschmitt 109 et la *flak* vont rapidement modérer cet emballement. Sans doute, les renseignements que l'on demande aux aviateurs de rapporter sont-ils précieux, sans doute leur importance justifie-t-elle d'envoyer des avions d'un autre âge survoler les lignes ennemies à 250 km/h sans escorte de chasse. Mais, quand le 12 mai 1940, les aviateurs informeront les états-majors que les blindés allemands sont en train de traverser les Ardennes, aucun n'accordera le moindre crédit à ce renseignement pourtant de la plus haute importance. Les équipages de l'aviation de renseignement ne se sont jamais plaints d'avoir été envoyés au « casse-pipe », mais au moins, ils auraient souhaité que leur sacrifice serve à quelque chose.

Texte rédigé par C-J. Ehrengardt d'après un entretien avec le colonel Edmond Petit (†) en septembre 1968.



ANF Les Mureaux 115 n° 107 (X-678)
Lieutenant Bernard, sous-lieutenant Petit
GAO 1/520
Keskastel (Moselle), 24 septembre 1939.

© P-A. Tilley - 2002

LES FILS D'HORUS

LA ROYAL EGYPTIAN AIR FORCE DANS LA SECONDE GUERRE MONDIALE

(SECONDE PARTIE)

Dr David Nicolle

Ci-dessus : le *Pilot Officer* Mohammed Adli Kafafi devant son Audax du N° 4 *Squadron*, fin juin 1942. Kafafi sera tué penant la guerre de 1948 lorsque son Stirling explosera en plein vol, probablement victime d'un sabotage. (Photo M. Kafafi)

Ci-contre : visite de Son Excellence Sayid Selim (en blanc), ministre de la Défense, au N° 2 *Squadron* en octobre 1945, en présence (de gauche à droite) du *Squadron Leader* Abdel Moneim Ahmad, de M. Abdel Khalek Sabre (sous-secrétaire d'État à la Défense), du général Metwalli (chef de la REAF) et du *Squadron Leader* Gazerine. (Photo I.H. Gazerine)

En cette fin 1942, la tâche à laquelle se trouve confrontée la *British Advisory Mission* – la Mission d'assistance britannique auprès de la Royal Egyptian Air Force – paraît écrasante : un rapport officiel du 21 décembre 1942 souligne l'absence quasi totale de matériel moderne et de pièces détachées; le travail des conseillers britanniques y est qualifié de « déprimant » et le manque d'enthousiasme dont font preuve les Égyptiens est jugé « compréhensible ». La priorité numéro un est un remaniement complet de l'ensemble de la structure hiérarchique. La principale base aérienne égyptienne, Almaza, située dans les faubourgs nord-est du Caire, est également réorganisée et son commandement unifié – jusque là, elle était divisée en deux entités distinctes – tandis que l'entraînement est transféré temporairement sur la base de Khanka. Par ailleurs le *Middle East Command* de la RAF accepte de fournir à la REAF du matériel prélevé sur ses propres stocks : c'est un progrès considérable, puisque jusque-là le moindre équipement devait être acheminé directement depuis l'Angleterre. Cette décision permet de mettre fin à une kyrielle de problèmes qui accablent la REAF, dont certains sont parfaitement dérisoires – par exemple la pénurie chronique d'enduit pour l'entoilage des avions.

Le moral remonte

Le moral remonte rapidement, d'autant que les officiers égyptiens ont trouvé un allié compréhensif en la personne du *Group Captain* Johnny Chick, qui commande la section de la RAF au sein de la Mission d'assistance britannique. Toutefois le problème majeur, et qui n'est pas si facile à résoudre, reste l'entraînement, quand bien même la plus grande partie du matériel dont dispose la REAF n'est désormais bonne qu'à cela. Les 34 Magister en état de vol et les 16 Avro 626 de la *Flying Training School* (école de pilotage) ont été transférés à Khanka, ainsi que l'unique et vénérable de Havilland Moth encore survivant. Mais ces machines servent surtout à maintenir à niveau les pilotes, plutôt qu'à former de nouveaux personnels, et ceci bien que la REAF ne compte en décembre 1942 que 121 officiers et 17 sous-officiers pilotes. Des écoles de formation d'armuriers et de techniciens radio ont également été mises sur pied à Almaza. Cependant beaucoup d'avions, dont les Wessex et tous les Gordon, sont cloués au sol, victimes d'une utilisation trop intensive et du manque de pièces de rechange. Le rapide passage en revue qui suit est révélateur de la situation de la REAF à la fin de 1942 :

N° 1 (Army-coop) Squadron (coopération) : l'entoilage de ses Lysander est en mauvais état, mais l'unité s'entraîne toujours au vol en formation et s'exerce avec des cinémi-trailleuses.

N° 2 (Fighter) Squadron (chasse) : sur le point

d'être rebaptisé N° 17 *Squadron*, sans doute parce qu'il a été l'unité la plus impliquée dans la « subversion » de 1942. Ses Gladiator qui sont restés parqués en plein air pendant deux ans ont tous besoin d'être ré-entoilés; « *pleins d'ardeur mais frustrés* », ses pilotes volent sur Magister pour se maintenir à niveau. Par ailleurs la *British Advisory Mission* tient son commandant en piètre estime.

N° 3 (Communication) Squadron (liaison) : possède un mélange hétéroclite d'appareils divers, et se limite à des vols d'essai. La pénurie de contreplaqué handicape les Anson et les Avro 652.

N° 4 (Bomber) Squadron (bombardement) : les Audax et les Hart doivent se contenter de courts vols d'essai en raison du mauvais état des entoilages et de la faible disponibilité des avions.

N° 5 (Fighter) Squadron (chasse) : la situation est meilleure dans cette unité; ses Gladiator sont relativement récents, ses pilotes enthousiastes et son commandant est très apprécié par les conseillers anglais.

N° 6 (Fighter) Squadron (chasse) : la plus récente unité de la REAF, à l'entraînement sur Hurricane depuis la fin 1941; ses pilotes sont expérimentés mais le moral est médiocre.

Retour à la normale

La REAF devra encore attendre quelque temps avant que les Anglais ne l'autorisent à recruter de nouveaux élèves pilotes au sein de l'Académie militaire égyptienne, mais l'école de pilotage d'Almaza ne chôme pas pour autant : il faut remettre à niveau les officiers de la REAF qui ont été provisoirement reversés dans l'Armée égyptienne à titre de sanction pour leur participation – réelle ou supposée – aux événements « subversifs » de 1942. Un rapport de juillet 1943 mentionne que les relations entre la REAF et les Anglais sont désormais excellentes. Le colonel Husni Tahir, qui a imposé une autorité stricte et centralisée, est un fervent partisan de la discipline et un anglophile convaincu. Il reste bien entendu certains problèmes à résoudre, entre autres la saturation de la base d'Almaza et la pénurie chronique en pièces détachées pour les divers types d'appareils en service dans la REAF. En revanche le taux d'accident s'est fortement réduit. Le moral et la discipline ne cessent de s'améliorer tout au long de l'année 1943 avec l'arrivée d'appareils modernes et l'accroissement du nombre d'heures de vol. Pourtant, il est une carence qui perdurera jusqu'à la fin de la guerre et même longtemps après : l'incompétence de l'état-major de l'Air au sein du ministère de la Guerre.

Début 1944, non seulement la REAF est à nouveau en mesure de coopérer activement avec la Royal Air Force britannique, mais encore les Anglais sont eux-mêmes très désireux qu'elle le fasse.

Les Tomahawk n'aiment pas l'eau

Mais comment les Égyptiens peuvent-ils contribuent à l'effort de guerre allié et avec quel matériel ? Parmi les avions modernes proposés à la REAF figure un certain nombre de Curtiss P-40 Tomahawk. En avril 1943, six P-40 ayant servi dans la RAF sont transférés à la REAF, mais il a fallu résoudre au préalable un épineux problème

Un Curtiss P-40 Tomahawk IIA du N° 17 *Squadron* à l'été 1943.
En raison de la faiblesse des magnétos, ces appareils ne pouvaient pas voler au-dessus de la mer.
(Photo T. Zaki)

juridico-administratif : ces appareils ont-ils été acquis au titre de la loi *Cash and Carry*, ou obtenus dans le cadre du « Prêt-bail » ? La première solution s'étant avéré la bonne, le transfert peut s'effectuer sans qu'il en soit rendu compte aux Américains. Six Curtiss supplémentaires suivent un peu plus tard, et entre mai et octobre 1943, le N° 17 *Squadron* désormais commandé par le *Flight Lieutenant* Salah Farid est transformé sur Tomahawk, tandis que ses Hurricane sont stockés. Le *Squadron* passe alors sous le contrôle de la RAF; il est placé sous les ordres du commandant de la défense aérienne de la Méditerranée orientale et affecté à la protection du delta du Nil.

Les problèmes surgissent presque immédiatement. Sur ces anciens appareils de la RAF, les magnétos américaines d'origine, trop peu fiables, ont été remplacées par des magnétos anglaises. Malheureusement ces dernières sont trop lourdes et leur entraînement a tendance à se rompre. Un Tomahawk est ainsi rapidement détruit, victime d'une panne de moteur au décollage. Il avait été prévu initialement que le *Squadron* effectuerait des missions de protection des convois, mais vu le manque de fiabilité du Tomahawk, il n'est pas question d'opérer au-dessus de la mer. Les Anglais proposent alors de prêter des Hurricane, ce qui permettrait au N° 17 *Squadron* d'assumer pleinement le rôle que lui assigné la RAF.

De ce fait le N° 17 *Squadron*, qui est basé à Alamaza, devra se limiter tout au long de l'année 1943 à des vols d'entraînement au-dessus de la terre ferme, jusqu'à ce que les Tomahawk soient finalement retirés du service et restitués au mois de novembre. Entre temps les vieux Hurricane Mk. I ont été remis en état de vol par les mécaniciens de l'unité, mais ce n'est qu'en février 1944 qu'elle recevra enfin des avions plus récents, sous la forme de dix Hurricane Mk. II prêtés par la RAF. Jusque-là le N° 17 *Squadron* n'aura donc rien fait – du moins ses pilotes sont-ils désormais parfaitement entraînés.

Un Gloster Gladiator du N° 1411 *Meteorological Flight* en 1945.
Bien qu'appartenant à la RAF, ce *Flight* était entièrement composé de personnel égyptien.
(Photo Tinker)

Increvables Gladiator

Fin 1942-début 1943, les fidèles Gladiator continuent vaille que vaille leur carrière au sein de la REAF. Les appareils du N° 17 *Squadron* et du N° 5 *Squadron* ont reçu un entoilage neuf. Les quinze Gladiator en état de vol que possède le 17 sont stationnés à Suez pour assurer la défense de la partie sud de la zone du canal. Une section est maintenue en alerte 24 heures sur 24, mais son efficacité est douteuse : non seulement les performances du Gladiator sont complètement dépassées, mais encore les avions ne sont pas dotés de l'équipement VHF désormais standard sur les appareils britanniques plus récents. Officiellement, l'ancienne liaison HF avec le contrôle de secteur de la RAF à Shandur a été supprimée, mais les pilotes du 17, qui refusent d'être maintenus à l'écart du combat, se sont débrouillés pour obtenir qu'on maintienne pour eux une veille radio sur l'ancienne fréquence. Cette initiative leur permettra d'engager le combat à deux reprises, de façon confirmée, au début du printemps 1943; d'autres contacts avec des Junkers volant à haute altitude sont également signalés mais non confirmés. On ignore quels ont été les résultats de ces engagements, mais vu la disparité des performances entre les Gladiator et les plus récents appareils de la Luftwaffe, il est peu probable qu'ils aient été fructueux. Notons tout de même que ces engagements figurent parmi les derniers combats aériens auxquels aient participé des Gladiator. De son côté le N° 5 *Squadron* conservera ses 14 Gladiator jusqu'au dernier jour du conflit mondial. Basé dans un premier temps à Almaza, où il assure la défense de la capitale égyptienne tout en s'entraînant aux interceptions de nuit, le squadron s'installe à Suez dans l'été 1943. Il poursuivra ses missions au-dessus de la zone du canal jusqu'en juin 1945.

La saga des Hurricane

Le rééquipement de la REAF avec des Hurricane, qui doit lui permettre de coopérer avec la RAF au-dessus de la Méditerranée, prend des allures de feuilleton à épisodes. Début 1943, les Hurricane Mk I qui équipent un unique *Flight* du N° 17 *Squadron* sont tous immobilisés, en partie à cause de la crise politique de juillet 1942, mais surtout parce qu'ils ne sont plus en état de voler. Dans le courant de l'été 1943, grâce aux efforts des mécaniciens de la REAF, tous peuvent reprendre l'air, aux côtés des Tomahawk qui se sont révélés si décevants. C'est un bel exploit à mettre au crédit des services techniques de la REAF, dans les rangs desquels on retrouve entre autres le *Squadron Leader* Ahmed Abd el-Raziq, l'un des premiers pilotes qualifiés sur Audax, qui a également suivi une formation technique intensive de deux ans à Henlow, en Angleterre, entre 1934 et 1936.

Cependant la REAF s'est offerte à participer plus largement à la protection des convois en Méditerranée – bien au-delà de la limite des eaux territoriales égyptiennes. Le gouvernement britannique préfère décliner l'offre, car l'Égypte est encore officiellement neutre. La REAF suggère alors que lui soit fourni de quoi équiper entièrement une escadrille de Hurricane, puisque la RAF manque surtout de personnel. Les Anglais répondent en proposant aux Égyptiens de mettre sur pied un *Squadron* entièrement nouveau. L'Égypte accepte mais souhaite une assistance financière; les Anglais proposent dix-huit Hurricane Mk. IIC à 5000 £ l'unité, qui

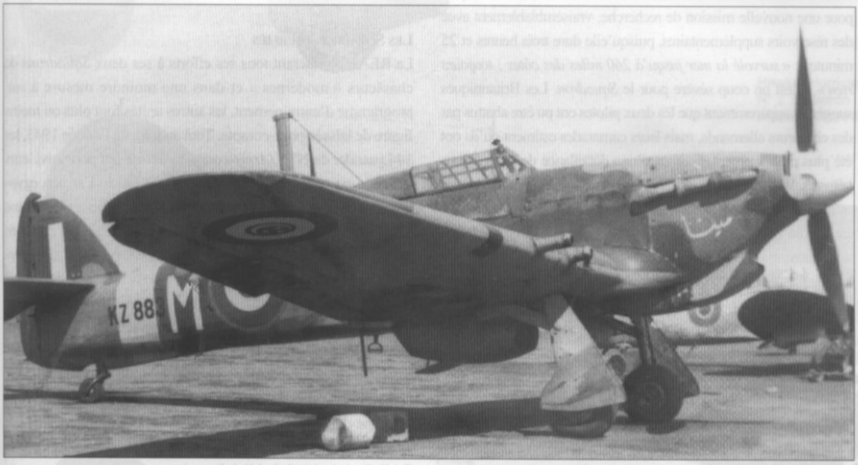
seront affectés à la défense aérienne de l'Égypte sous le contrôle de l'*Air Defence Middle East Command* de la RAF. Mais les Égyptiens demandent alors que les avions leur soient prêtés gratuitement, comme cela a déjà été fait lorsque la REAF a repris à sa charge des missions assumées par la RAF. Malheureusement le Trésor britannique s'interpose, en refusant de prendre en charge le remplacement des avions éventuellement perdus en opérations. C'est alors qu'intervient la capitulation de l'Italie, qui modifie totalement la situation en Méditerranée. L'idée de remplacer un *Squadron* anglais par un *Squadron* égyptien est abandonnée. L'Égypte accepte finalement d'acheter dix-huit Hurricane Mk .IIC pour assurer la protection du trafic maritime, tandis que les Anglais consentent enfin à assurer le remplacement des avions perdus. Les Hurricane sont transférés à la REAF en septembre 1943 et en février 1944, dix d'entre eux sont versés au N° 17 *Squadron*.

Le N° 17 *Squadron* est la première unité de la REAF à recevoir un équipement VHF adéquat. Il effectue sa transformation sur Hurricane aux côtés du N° 208 *Squadron* de la RAF, qui vient lui-même d'abandonner ses Hurricane pour des Spitfire. L'unité est désormais commandée par le *Flight Lieutenant* (faisant office de *Squadron Leader*) Mohammed Hafiz, que les rapports britanniques qualifient de « très compétent ». Hafiz sera nommé à la tête des services de la REAF au sein du ministère de la Guerre égyptien en 1949 et deviendra l'une des figures marquantes de l'histoire des forces aériennes égyptiennes. Le 2 janvier 1944, un autre pilote égyptien bien connu, Abd el-Hamid Abou Zaid, qui est alors *Flight Lieutenant*, est transféré au N° 17 *Squadron*, mais ce n'est que le 22 janvier qu'il effectue son premier vol avec sa nouvelle unité. Une semaine plus tard, le *Squadron* est enfin totalement opérationnel, selon les critères de la RAF. Au cours de son entraînement, l'unité a bénéficié de l'assistance de plusieurs officiers de la RAF.

Les Hurricane du N° 17 *Squadron* sont placés sous les ordres du commandant de la défense aérienne alliée en Méditerranée orientale. Tandis que deux *Flights* de Spitfire du N° 208 *Squadron* de la RAF sont basés à Barsis, le N° 17 *Squadron* est tout d'abord établi à Idku, près d'Alexandrie. En mars, le *Flying Officer* Midhat Mohammed Kasdi prend le commandement effectif du N° 17 *Squadron*. Le 26 de ce même mois, Abou Zaid note dans son logbook sa première mission d'escorte de convoi. Le 1er avril, le *Squadron* se voit attribuer la pleine responsabilité des missions de protection du trafic maritime. C'est probablement à ce moment qu'il est autorisé à reprendre son ancienne désignation de N° 2 *Squadron*. Ces changements successifs d'identité ont été cause de bien des confusions chez les historiens, mais l'auteur de ces lignes espère être parvenu à rétablir la réalité des faits.

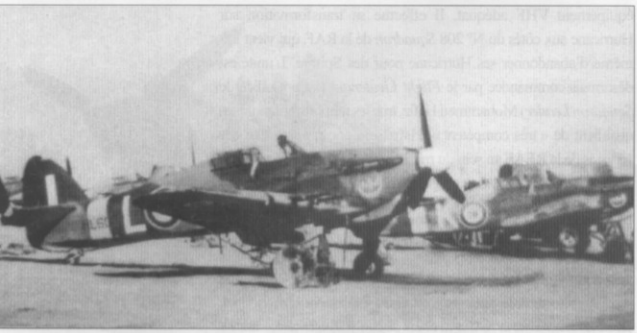
Il est désormais placé sous l'entier contrôle du 219 *Group* de la RAF – il restera le seul *Squadron* de la REAF à passer entièrement, et officiellement, sous les ordres de la RAF durant la Seconde Guerre mondiale. Le trafic maritime en Méditerranée orientale est encore loin d'être sécurisé, puisque les forces allemandes sont toujours présentes en Grèce et dans les îles de la mer Egée, d'où leurs avions opèrent régulièrement. Le 16 avril, Abou Zaid mentionne une interception, le 23 un décollage sur alerte (*scramble*) au-dessus d'un convoi. Le lendemain il enregistre dans son carnet de vol une sortie « *au-dessus d'un convoi, avec interception* » ainsi qu'un *scramble* sur le convoi. Le 6 juin 1944, il note à nouveau le *scramble* d'une patrouille de Hurricane sur la côte.

Ces opérations ne sont pas dépourvues de danger : le 8 juin, deux Hurricane disparaissent au cours d'un vol au-dessus de la Méditerranée. Une fois de plus, le carnet de vol d'Abou Zaid donne des détails intéressants : il précise que les *Flying Officers* Saad al-Din Hussain et Gamal Khilah al-Dabar ont décollé en formation et se sont égarés. À 14h15, Abou Zaid lui-même participe à une



Un Hawker Hurricane Mk. IIC (KZ883) récupéré par le N° 1411 *Meteorological Flight* à la fin de la guerre.
Il porte, en lettres arabes, le prénom féminin « Mina » sur le nez.
(Photo Tinker)

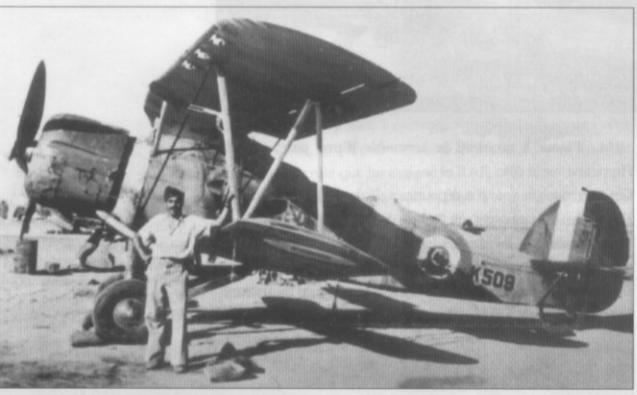
Tehir Zaki (à gauche) avec un autre pilote du N° 2 *Squadron* devant un Hurricane Mk. IIC (KZ562) vers 1947.
(Photo T. Zaki)



Deux Hurricane Mk. IIC du N° 2 *Squadron* en 1944. L'insigne sur le nez est une représentation stylisée des pyramides de Gizeh. (Photo W. Kain)

mission de recherche qui dure une heure 45, mais ne donne rien. Le lendemain il redécolle à 6h45 pour une patrouille de recherche d'une heure : « *volé au-dessus de la mer, rien vu* ». À 8h00, il repart pour une nouvelle mission de recherche, vraisemblablement avec des réservoirs supplémentaires, puisqu'elle dure trois heures et 25 minutes : « *survolé la mer jusqu'à 260 miles des côtes ; toujours rien* ». C'est un coup sévère pour le *Squadron*. Les Britanniques suggèrent apparemment que les deux pilotes ont pu être abattus par des chasseurs allemands, mais leurs camarades estiment qu'ils ont été plus probablement victimes d'une défaillance de leurs avions vétustes. Il est également possible qu'ils se soient percutés dans le mauvais temps.

Le 15 juin 1944, le N° 2 *Squadron* quitte Idku pour Marsa Matruh afin d'élargir sa zone d'opération. Il enregistre une troisième perte le 11 septembre lorsque son commandant, le *Flying Officer* Midhat Mohammed Kasdi, entre en collision avec un Beaufighter de la RAF. Kasdi, qui figurait sur la liste des officiers suspectés de



Le *Flight Lieutenant* Mustapha Maher pose devant son Hawker Audax Mk. X du N° 4 *Squadron* à Almaza, fin 1942. (Photo J.A. Bagley)

menées subversives dressée par les services de renseignements britanniques en 1942, est tué sur le coup, ainsi que l'équipage du bimoteur anglais.

La principale mission du 2 est la protection des convois navals qui croisent entre Alexandrie et Sollum. Deux Hurricane doivent survoler les navires en permanence, jusqu'à ce que ces derniers aient quitté la zone de patrouille égyptienne. En novembre, le *Squadron* retourne à Idku, d'où il poursuit sa coopération avec la Royal Navy, ainsi qu'avec les unités de défense anti-aérienne qui couvrent Alexandrie. En février 1945, l'unité repasse sous le contrôle de la REAF mais les missions de protection navale et les exercices de défense aérienne continuent. Très vite cependant les avions se retrouvent cloués au sol, car la RAF a cessé de fournir des pièces de rechange dès que l'unité est repassée sous contrôle égyptien. Les Anglais ont vivement apprécié les efforts fournis par les Égyptiens et ils souhaitent décorer ceux qui y ont participé. Mais le gouvernement égyptien s'y oppose, car à ses yeux une telle mesure est politiquement inacceptable.

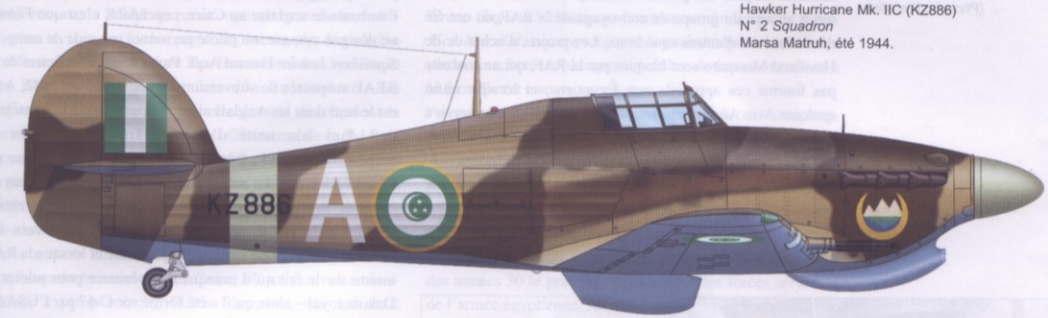
En février 1945, l'Égypte a acquis vingt Spitfire V pour le N° 2 *Squadron*. En juin, ce dernier transfère ses Hurricane au N° 6 *Squadron*. Plusieurs pilotes, dont le *Flying Officer* Abou Zaid, ont déjà eu l'occasion d'effectuer des vols d'entraînement sur Spitfire, et ceci dès le mois de mai 1944. Ils ont également volé sur Harvard, avec des instructeurs anglais, afin de s'habituer aux avions nerveux. Plusieurs officiers de la RAF assistent les pilotes égyptiens lors de leur conversion sur Spitfire en avril et mai 1945. Il convient de souligner ici que le N° 2 *Squadron* est devenu l'unité d'élite de la REAF : c'est d'ailleurs lui qui assurera la plus grande part des opérations au-dessus de la Palestine en 1948-1949, avec des Spitfire LF IX.

Les Squadrons oubliés

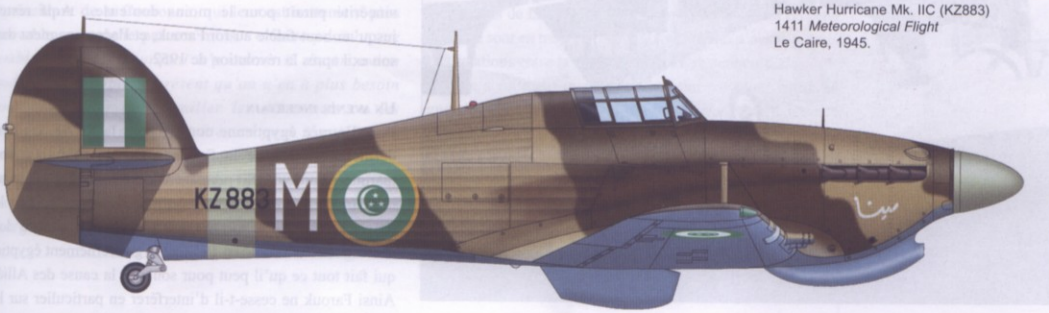
La REAF consacrant tous ses efforts à ses deux *Squadrons* de chasseurs « modernes » et dans une moindre mesure à son programme d'entraînement, les autres unités font plus ou moins figure de laissés-pour-compte. Tout au long de l'année 1943, les 14 Lysander du N° 1 *(Army-coop) Squadron* ont poursuivi leurs activités au profit des projecteurs de DCA de l'armée égyptienne, mais à la fin de l'année l'unité a reçu quelques Hurricane Mk. I remis en état, que les pilotes apprennent à prendre en main. L'unité est alors redésignée N° 1 *(Fighter-Reconnaissance) Squadron*, et ses Hurricane sont intégrés à l'*Air Support Control Organisation* (organisation du contrôle du soutien aérien) qui vient d'être créé au sein de l'armée égyptienne. Deux de ses Hurricane sont sélectionnés pour les missions de reconnaissance photographique et dotés de deux appareils de prise de vues et d'un système d'alimentation en oxygène dans les ateliers de la REAF; deux officiers sont par ailleurs formés à l'interprétation des photos aériennes par la RAF. En juin 1945, le N° 1 *Squadron* est enfin entièrement ré-équipé de Hurricane Mk. IIC provenant de la RAF. Il affiche un taux de disponibilité remarquable, et son efficacité est jugée comparable à celle d'une unité de la Royal Air Force. Quelques-uns de ses Lysander ont été expédiés en Haute-Égypte pour assumer la plus traditionnelle des missions dévolues à la REAF : les patrouilles au-dessus du désert à la recherche des trafiquants de drogue. Les Lysander continuent d'être utilisés pour des vols de liaison, mais leur entretien devient de plus en plus problématique. Deux d'entre eux disparaissent au-dessus du désert fin 1944 : les recherches menées par la RAF et l'USAAF ne donnent rien, mais six jours plus tard les deux pilotes égyptiens réapparaissent sains et saufs dans l'oasis de Bahariyah, juchés sur des dromadaires que leur ont prêtés des Bédouins. Ils ont effectué un atterrissage forcé sur un plateau calcaire, à 48 kilomètres plus à l'est. Les avions sont intacts, et ils seront récupérés par la suite. Notons pour finir que deux de ces vénérables Lysander étaient encore en service lors de la guerre de 1948, et que l'un d'entre eux parvint même par ses manœuvres à envoyer un Avia S-99 israélien percuter la mer. Le vainqueur de cet extraordinaire combat était le capitaine Abd el-Munaim Mikaati.

Le N° 4 *(Bomber) Squadron* reste durant toute cette période le parent pauvre de la REAF. Au printemps 1943, il est toujours équipé de treize biplans Hawker Audax – et encore ceux-ci

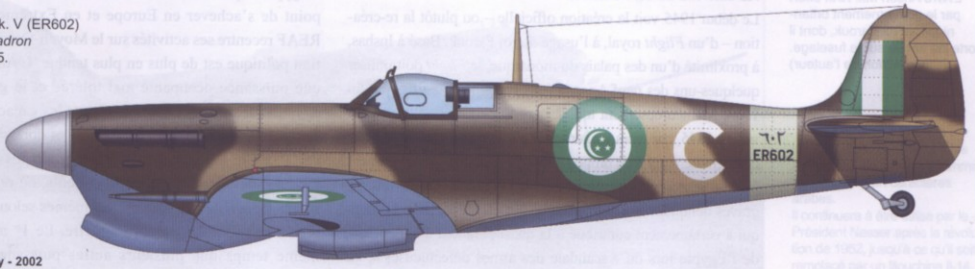
Westland Lysander Mk. I
N° 1 *Squadron*
Almaza, 1943 (?).



Hawker Hurricane Mk. IIC (KZ886)
N° 2 *Squadron*
Marsa Matruh, été 1944.



Hawker Hurricane Mk. IIC (KZ883)
1411 *Meteorological Flight*
Le Caire, 1945.



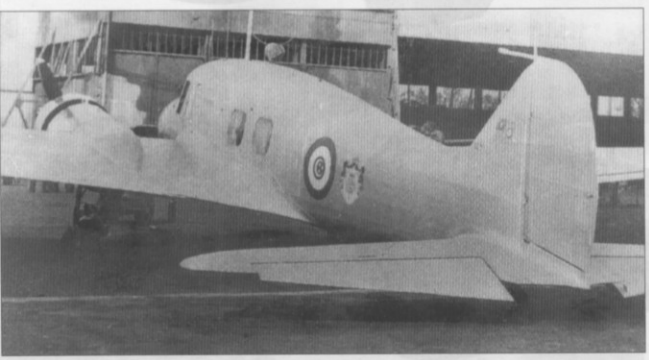
Spitfire Mk. V (ER602)
N° 2 *Squadron*
Idku, 1945.

© P-A. Tilley - 2002

Un Lysander Mk. I du N° 1 *Squadron*, entièrement camouflé et avec une cocarde légèrement différente du modèle habituel. (Photo N. Franklin)

sont-ils dépourvus de viseurs de bombardement ! L'unité ne disposant pas non plus de champ de tir où s'exercer à larguer des bombes, son entraînement est sérieusement déficient. En fait beaucoup de ses pilotes se sont portés volontaires pour servir au sein du groupe de convoyage de la RAF, ou ont été détachés dans d'autres squadrons. Les projets d'achat de de Havilland Mosquito sont bloqués par la RAF, qui ne souhaite pas fournir ces appareils aux Égyptiens, et lorsque enfin quelques Avro Anson finissent par arriver fin 1944 pour servir à l'entraînement, on constate que divers accessoires sont manquants et que les cellules sont sérieusement corrodées.

Réunissant un assortiment d'appareils plutôt hétéroclite – Anson, Percival Q.6, un unique biplan Avro Commodore, un Hawker Hart et le dernier de Havilland Moth volant encore en Égypte – le N° 3 *Squadron* est une unité de liaison.



L'Avro Anson Mk. XXII offert par le gouvernement britannique au roi Farouk, dont il porte les armes sur le fuselage. (Collection de l'auteur)

Au service de Sa Majesté

Le début 1945 voit la création officielle – ou plutôt la re-création – d'un *Flight* royal, à l'usage du roi Farouk. Basé à Inshas, à proximité d'un des palais du monarque, le *Flight* doit utiliser quelques-uns des neuf Anson cédés par la RAF à l'Égypte fin 1944. Malheureusement tous les neuf doivent être interdits de vol en 1945, car leurs longerons d'aile sont en mauvais état. Il convient de noter à ce propos qu'un pourcentage fâcheusement élevé d'avions transférés de la RAF à la REAF a révélé de graves défaillances mécaniques ou structurelles. Un précédent qui a certainement contribué à la quasi-paranoïa qui s'empare de l'Égypte lors du « scandale des armes défectueuses », au lendemain de la guerre de 1948.

L'escadrille royale se révèle bientôt un véritable casse-tête pour tous ceux qui s'en occupent – qu'ils soient Anglais ou Égyptiens. En décembre 1944, les Anglais décident de faire présent au roi Farouk d'un Avro Anson Mk XIX. Mais cette décision provoque la fureur des Irakiens lorsqu'ils l'apprennent : leur régent a dû, lui, débourser 10 000 £ pour obtenir son propre Anson ! À Bagdad, les représentants du gouvernement anglais s'émeuvent. Le 24 janvier 1945, le gouvernement de sa Gracieuse Majesté adresse au premier ministre d'Égypte une lettre officielle le remerciant pour la contribution que la REAF apporte à l'effort de guerre allié, et le 7 février, le roi Farouk se rend en visite officielle auprès de ses forces aériennes. Les Anglais sautent sur l'occasion et envoient l'*Air Marshal* Sir Keith Park remettre officiellement au souverain égyptien son Anson Mk XIX dûment revêtu des couleurs royales, doté de l'air conditionné et « somptueusement aménagé ».

Malheureusement les Américains gâchent tout en offrant de leur côté... un C-47, plus gros, plus moderne et nettement plus rapide que l'Anson des Anglais. Ce qui chagrine le plus l'ambassade anglaise au Caire, cependant, c'est que Farouk ait désigné comme son pilote personnel son aide de camp, le *Squadron Leader* Hassan Aqif. Parmi tous les officiers de la REAF suspectés de subversion et mis à pied en 1942, Aqif est le seul dont les Anglais aient toujours refusé la réintégration dans son unité d'origine. Trois mois après sa suspension, Farouk, très certainement pour se venger de l'humiliation que lui même a subie de la part des Anglais au cours de la crise, lui a accordé une promotion et l'a choisi comme aide de camp. L'animosité d'Aqif envers les Britanniques n'est un secret pour personne et lorsque la RAF insiste sur le fait qu'il manque d'expérience pour piloter le Dakota royal – alors qu'il a été formé sur C-47 par l'USAAF à Payne Field (rebaptisé par la suite Le Caire Ouest), sa sincérité paraît pour le moins douteuse... Aqif restera jusqu'au bout fidèle au roi Farouk, et l'accompagnera dans son exil après la révolution de 1952.

Un avenir incertain

Pour l'armée égyptienne comme pour la REAF, les deux dernières années de la Seconde Guerre mondiale sont marquées par le conflit permanent entre le roi Farouk et son ministre de la Guerre – un conflit qui oppose en fait les proches partisans du roi, toujours ulcérés par la façon dont les Anglais l'ont traité en 1942, et le gouvernement égyptien qui fait tout ce qu'il peut pour soutenir la cause des Alliés. Ainsi Farouk ne cesse-t-il d'interférer en particulier sur les promotions et les nominations des officiers. Loin de l'Égypte cependant, la Seconde Guerre mondiale est sur le point de s'achever en Europe et en Extrême-Orient et la REAF recentre ses activités sur le Moyen-Orient, où la situation politique est de plus en plus tendue. L'Angleterre reste une puissance occupante mal tolérée et le gouvernement égyptien est résolu à donner au pays les capacités d'assurer sa défense par ses propres moyens – et donc de s'affranchir de la tutelle britannique. Cependant les possibilités de se procurer des avions, qu'ils soient neufs, où prélevés sur les stocks de la RAF, ne sont pas les mêmes selon que l'Égypte reste neutre ou entre dans la guerre. Le 1er mars 1945, en même temps que plusieurs autres puissances mineures, l'Égypte déclare officiellement la guerre à l'Allemagne. La

Mission d'assistance britannique juge alors opportun de proposer que les Égyptiens versent 160 000 £ pour la formation et l'entraînement des personnels de la REAF, que la RAF va assurer pendant la durée de la guerre. Les Égyptiens répliquent en suggérant que la RAF risque fort d'avoir à payer une somme encore plus importante pour tous les services que lui a rendus la REAF à l'époque où le pays était officiellement neutre ! Heureusement, les choses en restent là. Le mois de février voit l'achat de 20 Spitfire VC, facturés environ 10 000 £ pièce et destinés à équiper le N° 2 *Squadron*. Il semble qu'un Supermarine Walrus de la Fleet Air Arm ait été transféré à la Marine égyptienne en 1945, sans doute pour entraîner des pilotes aux missions de sauvetage en mer; cependant on ne trouve aucune trace d'une utilisation effective de cet appareil.

Fin 1944, le nouveau directeur de la REAF a reçu la visite d'un représentant de la firme américaine Curtiss, ce qui ravive la crainte des Britanniques de voir leur échapper un marché considéré jusque-là comme une chasse gardée. Inquiétude peu fondée puisque en mars 1945 encore, la REAF se préoccupe avant tout de racheter les avions utilisés par les unités de formation d'officiers de la RAF, dont des Hurricane, des Spitfire et des Wellington – ces derniers afin de combattre les trafics de drogue à grande échelle dans le désert, dont la menace perdure. Le *Middle East Command* de la RAF ne demanderait pas mieux que de vendre ces appareils, mais le gouvernement anglais s'y oppose : la crise menace en Palestine et Londres est déjà soumis à la pression des Sionistes par l'entremise du gouvernement américain. Cette attitude suscite une irritation profonde au sein de l'ambassade britannique au Caire, où un nouvel ambassadeur a remplacé Sir Miles Lampson, qui lui était extraordinairement hostile aux Égyptiens. Le nouveau représentant de la Couronne, qui leur est nettement plus favorable, ne mâche pas ses mots : « *Cette position me semble absurde. Pourquoi n'y aurait-il aucun avion moderne disponible, à présent qu'on n'en a plus besoin pour bombarder ou mitrailler les Allemands ou les Japonais ? Et d'un autre côté, on peut lire que 300 avions ont été jetés à la mer.* »

Peu après la fin de la Seconde Guerre mondiale, les services égyptiens créent des commissions spéciales chargées d'inventorier tout le matériel militaire allié encore présent en Égypte. La commission constituée par la REAF, dirigée par le *Group Captain* Abd el-Munaim Mikaati, répertorie environ deux cents avions; mais la politique du gouvernement égyptien est alors d'acheter de préférence des avions neufs et seuls 84 des appareils recensés sont finalement rachetés officiellement. Cependant beaucoup d'autres restent en Égypte, où ils doivent être ferraillés. Ils constitueront une source précieuse de pièces détachées. Parmi ces avions destinés à la casse figurent pas moins de 101 C-47 Dakota et C-46 Commando de l'USAAF, rassemblés sur la base de Payne Field (Le Caire Ouest).

Malgré l'opposition de la Mission d'assistance britannique, 20 de ces appareils de transport sont rachetés aux Américains. Ils sont remis à neuf par les techniciens de la REAF et versés au N° 3 *Squadron* pour assurer la liaison postale régulière qui doit être établie entre Le Caire et Khartoum. Mais ces Dakota et ces Commando joueront surtout un rôle essentiel lors de la guerre de 1948, où certains d'entre eux seront convertis en bombardiers. Le *Group Captain* Mikaati, qui finira sa carrière au grade d'*Air-Vice Marshal*, restera toujours convaincu que le fait de ne pas avoir acheté un plus grand nombre de ces avions voués à la ferraille fut une erreur majeure.

Avec la fin de la Seconde Guerre mondiale, deux conceptions s'opposent quant au rôle futur de la REAF. Pour les Anglais, sa mission se réduit à la défense locale, en particulier celle des aérodromes. Mais les Égyptiens, qui ont une vision plus lucide des menaces qui s'accumulent sur le Moyen-Orient, veulent faire de la REAF une arme aérienne efficace. Lorsque le *Group Captain* Tait, qui a été au début des années 30 le premier commandant des forces aériennes de l'armée égyptienne, revient en Égypte peu après la fin de la guerre, il constate au cours de ses visites auprès de ses vieux amis de la REAF que le potentiel et le moral de cette dernière sont en train de revenir à leur niveau d'avant-guerre. Les relations entre la REAF et la RAF restent cordiales.

Le rôle significatif que la REAF a fini par jouer durant la guerre fait cependant l'objet d'une reconnaissance officielle : lors d'une grande parade de victoire organisée à Londres le 23 mai 1946, où tous les pays alliés sont représentés, le porte-drapeau du contingent égyptien est le *Flying Officer* Sa'ad el-Din Sharif, qui a longtemps servi au N° 216 *Transport and Ferry Group* de la RAF.

Le Douglas C-53 offert par les Américains au roi Farouk, immatriculé « F3 » en caractères arabes.
Il continuera à être utilisé par le Président Nasser après la révolution de 1952, jusqu'à ce qu'il soit remplacé par un Iliouchine Il-14.
(Photo J. Masterson)

Nieuport-Delage Ni-D. 62 n° 64 (R-395)
Sergent Mac Guiness
6ème escadrille (ex-SPA 48)
34ème régiment d'aviation mixte
Dugny-Le Bourget, novembre 1931.

© P-A. Tilley, 2002

Planche réalisée d'après une photo de collection privée.